

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Protocole de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. 1833-1869 1839

7 (9.7.1839) Annexe

Annexe du Protocole N^o VII

du 9 Juillet 1839.

Prusse:

Par suite de sa déclaration insérée au protocole N^o 8 du 10 Juillet 1838, le Commissaire français a reçu de son Gouvernement, et cela dans l'intérêt des principes fondamentaux de la convention pour la navigation du Rhin, c'est à dire de la liberté, de la concurrence et par conséquent de l'égalité, l'ordre de soumettre à une discussion de la Commission Centrale, les questions provoquées par les mesures exceptionnelles introduites sur le Rhin prussien. La pièce jointe au dit protocole tend à démontrer que les dispositions de l'ordonnance prussienne du 28 Sept. 1836, en tant qu'elles établissent certains avantages pour la navigation du Rhin prussien, et du Rhin d'autres Etats riverains, avantages aux quels les Pays-Bas ont été appelés à participer, par le Traité du 3 Juin 1837, sont contraires à l'esprit comme au texte du traité du 31 Mai 1831. Il est naturel, que cette pièce ne soit pas à même d'ébranler la conviction d'un Gouvernement qui a la conscience intime d'avoir concouru à la conclusion du traité du Rhin, et notamment à l'adoption de l'art. 32, lequel seul doit et peut servir de base pour la décision de la question dont s'agit, avec l'intention que cet article ne pût enlever à ce Gouvernement, aussi par qu'à tout autre, la latitude d'introduire les avantages que l'on conteste.

Le Mémoire de Commissaire François regarde aussi

aussi l'art. 32 comme étant celui qui doit résoudre
la question. Mais à l'effet de donner plus de poids
encore à l'interprétation qu'il attache à cet article
le Commissaire Français charge, au moyen d'autres
articles, à prouver que le principe dominant de la
convention de la navigation du Rhin est l'égalité
parfaite de tous les pavillons sur le Rhin. Mais
un principe aussi important et aussi fécond en consé-
quences ne s'entend pas de lui-même; on aurait
au moins dû le placer en tête du traité, s'il avait
été destiné à en devenir la pensée dominante. Or ceci
n'ayant pas eu lieu, il ressort déjà de ce fait, la
preuve, que les dispositions particulières prises dans
le but de traiter les bâtimens étrangers de la même ma-
nière que les bâtimens nationaux, devaient n'être que
particulières, et ne pas faire règle ou exemple pour d'autres
cas. Partant de ce point de vue, l'allégation d'autres
articles perd toute sa valeur dans la question de la
légalité des modérations de droits consenties sur le Rhin
prussien. Au surplus la manière d'interpréter les articles
particuliers que l'on a cités, mérite un examen spécial.

Et d'abord:

ad 1) Pour ce qui concerne l'art. 1 de la convention, il
est évident, que l'obligation de n'interdire à personne
la navigation du Rhin faite dans un but de commerce
n'entraîne pas celle d'admettre chaque étranger à
participer aux faveurs établies pour la navigation, sur
le même pied, que ses propres sujets.

ad 2) Dans l'article 3, il n'est question que de la naviga-
tion jusques dans la Mer et par les voies intérieures
qui y aboutissent, et qui ont été spécialement indiquées
à cet effet par les Pays-Bas; mais il n'y est nullement
dit que ce Gouvernement ne puisse pas à volonté diminuer
le droit fixe. Au contraire la disposition particulière
que les bâtimens des autres Etats Riverains doivent être
soumis,

soumis, en naviguant sur le Canal de Voorne, aux mêmes droits spéciaux que paient les bâtimens hollandais, fournirait une preuve puissante que, dans le cas où l'on accorderait aux bateaux hollandais la franchise des droits sur le Canal, les autres bâtimens seraient aussi appelés à jouir de cette faveur mais, par contre, l'on peut en conclure, quant au droit fixe, et attendu que le Gouvernement Néerlandais est complètement libre de diminuer ce droit en faveur de ses sujets, qu'il peut le faire, sans être obligé d'étendre cette diminution aux bateliers des autres Etats Riverains.

ad 3.) On peut appliquer la même observation aux dispositions de l'art. 5 concernant l'assimilation des bâtimens étrangers aux bâtimens Néerlandais pour le paiement des droits d'écluse, de ponts, &c sur les voies intérieures du Royaume des Pays-Bas, autres que celles désignées à l'art. 3. Il en est de même de l'assimilation des bateliers Néerlandais aux nationaux qui en quittant le Rhin, emprunteront d'autres routes navigables à l'intérieur des Etats Riverains. En outre, ces articles ne paraissent pas avoir été cités d'une manière précisément heureuse pour le système que l'on défend. Car n'exprimant évidemment que des obligations de la part du Gouvernement hollandais à l'égard des autres Etats Riverains, et réciproquement des obligations de ceux-ci à l'égard de la Hollande, ils ne proclament pas, comme le dit le Mémoire français, l'assimilation de tous les pavillons.

ad 4.) L'article 10 donne seulement aux marchandises venant des Pays-Bas ou qui y sont destinées, le droit de séjourner, dans les ports francs des autres Etats Riverains, sans distinction des bateaux sur lesquels elles sont chargées. On ne peut voir dans ce fait le principe d'une assimilation générale: car si l'en des Etats allemands Riverains du Rhin, avant la conclusion des Traités d'association de Douanes, avait peut-être
jugé

jugé convenable de n'accorder l'usage des ports
francs aux marchandises venant d'autres pays ou
y destinées, qu'en faisant distinction de pavillon
il y aurait été complètement autorisé.

ad. 5.) Si dans l'article 12, le Gouvernement hollandais
a consenti, pour les droits de tonnage, de pilotage,
de fanaux, l'assimilation des bâtimens des autres
Etats Riverains, admis à la navigation maritime,
aux bâtimens hollandais, il ne faut pas voir dans
ce fait la conséquence naturelle d'un prétendu prin-
cipe d'assimilation, mais seulement le retour
spécial des avantages consentis par chacun des
autres Etats Riverains, en faveur du commerce
hollandais sur le Rhin.

ad. 6.) Ce passage paraît contenir une faute d'impres-
sion, attendu que le Mémoire voulait sans doute
encore citer l'art. 13, et ensuite se fonder sur
toutes les autres dispositions du traité uniformément
obligatoires pour tous les Etats Riverains et relatives
aux formalités à observer par les bateliers, aux attribu-
tions des Employés de l'octroi du Rhin, au mode de
perception &c.

On répondra que ni l'obligation contractée, à l'art.
13, par le Gouvernement hollandais, de traiter sur le
même pied que les nationaux, les bâtimens appartenant
à la navigation du Rhin qui, dans les cas de relâche
forcée &c. entrent dans les ports hollandais, c'est-à-dire
de ne pas en percevoir d'octroi, ni les dispositions du
Traité de la navigation, relatives à l'administration
et applicables à tous les Etats Riverains, ne sont à
même de fournir des conclusions en faveur de la
question soulevée sur la diminution de l'octroi.

Le Mémoire passe ensuite à l'art. 32 de la Convention.
Il prétend que si le premier alinéa de cet article
prochaine d'un côté le principe général qu'il ne sera
admis

admis aucune franchise des droits de navigation; le second alinéa d'un autre côté, n'autorise exceptionnellement ces franchises que:

1) pour certains objets, sans distinction de personnes, et au moyen de mesures générales,

ou

2) pour certains bâtimens appartenant à ses sujets, ou pour une seule personne, dans des cas particuliers.

La Prusse était loin de pouvoir songer à une interprétation aussi restreinte de l'article 32, lorsqu'elle en a fait la proposition à la Commission-Centrale, de concert avec le Gouvernement des Pays-Bas.

Aussi profonde qu'a toujours été la conviction de la Prusse, que toute mesure, prise dans le but de faciliter, le plus possible, la navigation du Rhin, est conforme à l'esprit du Traité; aussi sérieux qu'ont été ses efforts, pour tendre à l'amélioration et au perfectionnement de la navigation du Rhin, aussi vrai est-il de dire qu'elle n'eût jamais proposé elle-même une disposition dont l'effet eût été de restreindre aussi illibéralement pour chaque Etat Riverain, la latitude naturelle d'accorder, sous son bon plaisir, des diminutions des droits de navigation. Si même une pareille disposition n'eût été un obstacle évident pour faciliter et dégrèver la navigation, elle n'aurait cependant pas pu atteindre son but. Car il serait impossible de mettre sur un pied de continuelle et sévère égalité, le batteau, les sujets et les ports de tous les Etats Riverains du Rhin, attendu que chaque Gouvernement aurait cependant pu donner suite, sous d'autres formes, à ses intentions de faveur et de privilège, en consentant, par eu: des restitutions de droits, des privilèges de pavillon, des diminutions des droits d'entrée ou de sortie &c.

On n'aurait non plus atteint le but qu'on se proposait,

si

si l'Etat qui a l'intention de diminuer l'octroi du Rhin, eût été soumis à l'obligation d'étendre cet avantage aux bâtimens, aux ports &c de tous les autres Etats Riverains, et même de ceux qui peut-être eussent profité des sacrifices d'un pareil Etat, ou en eussent pris occasion de persister dans le refus de faciliter à leur tour la navigation, par d'autres avantages.

Admettons même comme possible en pratique tout ce que le Mémoire français avance sur cette question, c'est-à-dire que deux Etats Riverains, en faisant application de l'article 32 dans le sens que lui donne la Prusse et en s'entendant entr'eux pour la franchise réciproque de l'octroi du Rhin, pussent amener les choses au point de rendre impossible aux bateliers d'autres Etats la navigation sur certaines parties du fleuve. Un tel Etat de choses ne serait pas encore aussi funeste que la conséquence absurde qui résulterait de l'interprétation contraire. Cette conséquence aboutirait à forcer le Gouvernement d'un Etat Riverain, ayant à coeur l'amélioration des relations commerciales et accordant à cet effet des privilèges à ses sujets, ou, à charge de réciprocité, aux sujets d'un Gouvernement allié, de faire participer aux mêmes privilèges les sujets de tel Etat Riverain qui, pour sa part, se trouve peu disposé à en concéder de semblables. Mais dans le fait ces conséquences ne sont pas à redouter.

Car plus la batellerie d'un Etat Riverain seul souffrirait de n'être pas admise à la jouissance de pareils privilèges, plus aussi cet Etat se verrait-il engagé à chercher au moyen d'une réciprocité de concessions d'avantages de sa part, à faire participer ses sujets à ces mêmes privilèges sur le territoire d'autres Etats de sorte que la facilité accordée à chaque Etat de diminuer à volonté les droits d'octroi du Rhin ne tournera en définitive qu'au bien général du commerce.

de de la navigation.

La Prusse ne peut donc que persister dans l'opinion que, pendant que le premier alinéa de l'art. 32 exprime à la vérité, le principe qu'aucune exemption du paiement des droits de navigation n'est admise, et qu'ainsi ni les objets du chargement en leur destination, ni la personne du propriétaire, ne donnent à qui que ce soit le droit d'invoquer la franchise de l'octroi aux bureaux de perception, et qu'ainsi sur tout, comme le §. 25 des articles de Vienne le dit positivement, soit les Receveurs des bureaux d'octroi du Rhin, soit la Commission Centrale ne peuvent obtempérer à pareille réclamation, d'un autre côté cependant le deuxième alinéa a dû confirmer dans son sens général, la faculté naturelle à chaque Etat Riverain, de diminuer son octroi à volonté, mais en ayant toutefois égard aux droits respectifs des divers Gouvernements intéressés dans les produits d'un seul et même bureau, et la Prusse n'a aucunement contrevenu à ces dispositions de l'article 32, en accordant, par mesure générale, sans distinction de personnes, et à l'inverse d'une franchise spéciale en faveur d'une personne déterminée, à tous les bâtimens prussiens, bavarois, württembergois &c. dans des cas spéciaux, une diminution de l'octroi du Rhin, sans l'étendre, dans le sens le plus général, aux bâtimens de tous les Etats Riverains.

En outre, et d'après le Mémoire français, la pratique précédente a dû démontrer jusqu'ici la vérité de l'interprétation du sens de l'art. 32, telle que ce Mémoire l'a donnée. La Prusse ne pouvant sous ce rapport se prononcer qu'en tant qu'il est question de ses propres mesures, ne peut jamais admettre

admettre que pendant qu'elle n'a jamais douté d'être
complètement autorisée, par le deuxième alinéa de
l'article 32, à accorder, par mesures générales en
faveur de ses propres bâtimens comme de ceux de
tel autre Etat Riverain, des diminutions de l'octroi
du Rhin, sans avoir à étendre cette faveur aux
bâtimens de tous les Etats, elle aurait prouvé et
reconnu qu'elle professait la thèse contraire, parcequ
précédemment elle a consenti, de son plein gré, des
diminutions de l'octroi, sans faire de distinction
entre les pavillons Riverains.

Le motif principal pour lequel la Prusse a
accordé en 1834, à tous les pavillons sans distinc-
tion, la faveur d'une diminution de l'octroi du
Rhin, reposait en partie dans le désir de prendre
le devants d'une manière qui ne contrariait pas
son système de Douanes, en donnant, la première,
l'exemple d'une mesure libérale, et en partie dans
le désir de supprimer tous ses bureaux intérieurs
d'octroi du Rhin, afin de faciliter d'avantage
encore la navigation du fleuve. La Prusse n'a
pas moins prouvé, en diminuant en 1834
l'octroi du Rhin, et en accordant plus tard
encore d'autres diminutions de droits sur le Rhin
prussien, par suite de traités conclus avec des
Membres de l'association des Douanes, que le
principe de l'égalité des pavillons ne dominait pas
chez elle; bien plus elle tirerait de ces divers Traités
la preuve du principe contraire, s'il était convenable
de faire de ces Traités, l'objet d'une discussion à la
Commission Centrale.

D'après cela, si jusqu'en 1837 et de fait, la Prusse
dans ses diminutions de l'octroi du Rhin, n'a pas
établi de distinction entre les pavillons, il est complète-
ment inadmissible d'en tirer une conclusion contraire
le

le droit qu'elle a, de retirer aux bâtimens de ceux des Etats Riverains qui n'ont pas cherché à établir, au moyen de Traités conclus avec elle, des diminutions ou des concessions réciproques, des faveurs dont ces derniers n'ont joui que par une bienveillance tout-à-fait gratuite.

Quant à l'essai que le Gouvernement Badois a fait en 1832, pour une Interprétation authentique de l'article 32, essai dont s'appuie le Mémoire français, la Prusse ne voit pas de quel poids il pourrait être dans la solution de la question.

L'on ne met pas en doute que, dans la déclaration faite à cette époque par le Commissaire français, de s'appuyer simplement sur l'art 32, en attendant d'autres Instructions de son Gouvernement, n'ait peccé la pensée que le Gouvernement français admettait l'interprétation de Bade, et ne trouvait non plus de motif même pour mettre cette dernière en question. Mais il est tout aussi certain que le Commissaire hollandais vit dans cette motion, non pas une Interprétation, mais une modification, et qu'il la rejeta; que la Bavière voulut l'accepter sous condition, en qu'enfin la Prusse déclara ne pas pouvoir admettre le changement du dit article. Cette négociation prouve tout au plus que l'interprétation de l'art. 32, est réellement douteuse et sujette à discussion.

Mais la Prusse reste invariablement convaincue, qu'en faisant usage du droit dont elle jouit à juste titre, droit dont l'exercice a été fécond en heureux résultats pour le commerce du Rhin, et que la Convention ne lui enlève pas, elle n'a pas contracté l'obligation qu'on veut lui imposer, et à ce prix, une opinion contraire, doit elle-même réunir la

la majorité des votes de la Commission, resterait sans effet sur la Prusse.

On a droit de s'étonner que le Commissaire français n'ait pas, hésité de citer au moyen de son Mémoire, inséré au protocole, pour en faire l'objet de sa critique, un article séparé du Traité de navigation conclu le 3 Juin 1837 entre la Hollande et la Prusse, article qui n'a pas reçu de publication officielle, et qui n'a pas été communiqué au Gouvernement français. On ne peut pas engager de dissension sur cet objet: cependant, l'on observe que ces paroles de l'article sus dit. "Ceux des dits Etats qui ont déjà accordé, sans distinction de pavillon, des avantages ou les faveurs à la navigation, s'appliquent à un fait connu, et qu'en disant plus loin, "pourvu que toutefois les dits Etats continuent d'accorder ces avantages et faveurs sur le pied actuellement existant," il est hors de doute que ni la Prusse, ni les Pays-Bas n'ont eu, en agissant ainsi l'intention d'imposer à ces Etats une obligation à l'égard d'autres Etats.

Le Mémoire français, continuant ensuite ses investigations, veut d'écourcir dans l'article 52, la preuve que les termes de l'article 32 "en faveur de certains bâtimens appartenant à ses propres sujets," se rapportent aux bateaux à vapeur, ou aux bateaux coque quoique ni les uns ni les autres ne soient dénommés au dit article. Cette allégation est complètement dénuée de preuve. Car il est à peine besoins de répondre que, lorsque dans le titre des frêts et tour de rôle il est dit que les bateaux sur le départ réglés desquels deux Etats s'entendent entre eux, doivent demeurer en dehors de la surveillance de la Commission et de l'Inspecteur en Chef, de manière que ces deux autorités n'ont aucunement à décider si et où

pareil

pareils établissemens doivent exister, ou quels
seraient les moyens de les conserver, ou les dispo-
sitions particulières à prendre à leur égard, il
est évident que cette disposition n'a pas la moindre
connexité avec l'article 32.

Il ne paraît pas moins étrange que le Mémoire
cherche à tirer des preuves à l'appui de son opinion,
même de l'art. 43 qui traite de l'abolition de la
relâche forcée; quand il est dit dans cet article
que le patron ou conducteur ne pourra nulle-
ment être forcé à décharger, malgré lui, ou à
transférer son chargement sur d'autres embarcations,
le Commissaire français aurait bien pu être convaincu
que cette obligation de décharger son bateau, contre sa
volonté, est tout autre chose que le cas d'un batelier
qui, après avoir acquitté les droits, et que rien
n'empêche de continuer sa course, l'interrompt
ensuite uniquement parcequ'il n'a reçu son
chargement que pour le livrer à un endroit
déterminé, et parceque l'Expéditionnaire a jugé
conforme à ses intérêts de prendre, à partir de là,
un autre batelier qui est en état de faire le trans-
port à meilleur compte. Ensuite il est difficile
de comprendre comment les autres dispositions de
l'article 43 ont pu être alléguées à titre de preuve,
comme si les diminutions de l'octroi en Prusse
rentraient dans la catégorie de droits, privilèges et
usages qui, étant directement ou indirectement en oppo-
sition avec l'abolition de la relâche forcée, sont et
demeureront supprimés, sans qu'il puisse en être
jamais rétablis sous quelque dénomination que ce soit.

De ce qu'enfin le système des pavillons privilégiés
réduirait au néant la latitude que l'article 49 accorde
aux villes de commerce d'établir entre elles des associa-
tions de bateliers, est un argument bien singulier,
attendu

attendu que l'établissement de ces associations est
à fait arbitraire, et que, dans le cas donné comme
Exemple, s'il existait réellement de semblables ré-
lations directes de navigation entre Cologne et Strasbourg,
lesquelles, sous d'autres circonstances, pourraient faire
paraître comme désirable l'établissement d'une association
entre ces deux villes, le commerce de ces deux villes ne
trouverait sans nul doute pas de son intérêt, de se
rencherir les prix des frets, et d'y prêter la main.
Ce n'est pas sans regret enfin que la Prusse a
vu introduire dans le cercle de la discussion, l'association
personnelle et ignorée jusqu'ici par elle, d'un
fonctionnaire distingué dont malheureusement l'Etat
a eu à déplorer la perte trop tôt. Les Rapports de
cet agent à son Gouvernement constatent que, lors
cette communication faite au Commissaire de Bavière
il partit de l'hypothèse que la houille ne paye
pas de droits à l'entrée par terre en Hollande, mais
que, bientôt après, et dès qu'il eût reçu communication
complète de la Loi Néerlandaise du 8 Juin 1803
d'après laquelle les houilles furent uniformément
imposées tant par terre que par eau, d'un droit
de 2 florins par 1000 Livres, et que la franchise
fut accordée que pour les entrées par bâtiments Né-
erlandais, il reconnut formellement que l'article 32
ne pourrait pas fournir la base d'une réclamation.
Si donc l'argumentation sur l'art. 32 que le Mémoire
français a tirée de l'opinion d'un des auteurs de la
Convention, s'écroule d'elle-même, la Prusse peut
en général y ajouter l'assurance la plus positive
que cet Agent n'a jamais douté le moins du monde
de la latitude que le dit article laisse à chaque
Gouvernement et qu'il n'a pas hésité de s'expliquer
par écrit, dans le même sens, vis-à-vis d'autres
Commissaires, encore avant la conclusion de la Convention.
Après

Après avoir épuisé la question sous le rapport du droit, le Mémoire termine par l'examiner sous le point de vue de l'équité. Déjà, dans un passage précédent, il a été dit que les dispositions du Traité de navigation conclu entre la Prusse et les Pays-Bas, et, relatives à des modérations des droits de navigation du Rhin paraissent renfermer l'exclusion formelle de la France. Le Commissaire français, auquel les occasions n'ont pas manqué pour bien se pénétrer de l'esprit de l'administration prussienne, en affaires de Douanes, de commerce et de navigation, se serait peut-être dispensé de cette observation, s'il avait eu présent à la mémoire l'ordre de Cabinet du 28 Décembre 1836, qui introduisit le nouveau tarif de l'octroi du Rhin, d'admettre au bénéfice d'avantages réciproques, également les États autres que ceux dénommés au tarif, qui accorderaient, par voie de négociation, des facilités et des modérations des droits de navigation, en faveur du Commerce prussien. Le Traité de navigation avec les Pays-Bas a été la conséquence de cette disposition, traité qui a été des plus favorables à la navigation du Rhin, et dans lequel la Prusse a prouvé que son but n'était pas d'obtenir un privilège exclusif en faveur de ses bateliers du Rhin. Le Gouvernement français n'a pas suivi, comme le Gouvernement Néerlandais, la voie par laquelle la Prusse a déclaré vouloir consentir à des modérations des droits de navigation du Rhin, et par conséquent la Prusse a cru pouvoir admettre, qu'attendu que les relations de la navigation française amènent rarement des bateliers français sur le Rhin Prussien, ce Gouvernement mettait peu d'importance ou d'intérêt à s'entendre à ce sujet avec la Prusse.

Si

Si dans cet état des choses l'on a fait valoir
contre la Prusse l'équité d'admettre la France
au bénéfice des facilités existantes sur le Rhin
prussien, attendu que la France ce renonce à
percevoir l'octroi du Rhin, à partir de la Lauter
jusqu'à Strasbourg, on ne saurait être convaincu
d'une pareille prétention, attendu que, abstraction
faite du peu de valeur qu'une pareille franchise
a pour la navigation prussienne cette franchise
n'a pas été accordée en vertu d'une négociation, et que d'ailleurs
la Prusse aurait encore d'autres voeux à produire dans la même voie. Sans
entrer dans de plus grands développemens, de ces voeux, on
croit devoir se borner à l'observation que les bâtimens
des Etats allemands Riverains du Rhin sont
encore exclus de la participation à la navigation
sur le Canal du Rhône de Strasbourg et de
Kuningue, navigation qui les intéresse de très
près.

Vote français au Protocole N^o VII du 9 Juillet 1839.

France:

En examinant la portée des votes émis à la suite de la déclaration prussienne, le soussigné a bien pu se rendre compte pourquoi et comment les États riverains du haut-Rhin, chez lesquels d'ailleurs le principe de l'égalité des pavillons a constamment été protégé en fait et en droit, ont dû penser, qu'à défaut de pouvoir s'entendre avec la Prusse sur le principe contraire revendiqué par cet État, et qu'en vue de rétablir cependant l'égalité du traitement du pavillon français, sur le Rhin prussien, il ne restait qu'à transiger sur les conséquences des principes invoqués de part et d'autre, et à chercher par la pratique et par des voies conventionnelles entre les deux États directement engagés dans le débat, une solution jugée impossible par les principes.

Mais le Commissaire de Pays-Bas s'étant associé au même vœu, et attendu que sur le Rhin Néerlandais le pavillon français ne jouit pas encore du bénéfice de l'assimilation, malgré les franchises depuis la Lauter et malgré leur application définitive à tous les pavillons, le soussigné ne voit pas bien pour le moment, comment les voies d'accommodement pratique à tenter pour la solution du différend existant quant au Rhin prussien, feraient cesser le différend subsistant au même titre entre la France et les Pays-Bas.

En

En effet, si jusqu'à présent le soussigné n'a pas
impliqué dans ses réclamations les dispositions ar-
rêtées entre la Prusse et les Pays-Bas par le
traité du 3 Juin 1837 c'est qu'ayant porté la dis-
cussion sur le terrain des principes, il était
naturel qu'il pensât, que la solution demandée
s'appliquerait aussi bien aux faits existants sur le
Rhin Néerlandais qu'à ceux existants sur le
Rhin Prussien.

Le Soussigné serait encore confirmé dans ces
doutes par la circonstance, que dans l'intervalle,
le pavillon de Nassau, quoique exclu encore par
la Prusse, a été admis à l'égalité sur le Rhin
Néerlandais.

En adressant avec confiance ces considérations
à l'appréciation de son Collègue des Pays-Bas et en
leur donnant au besoin et pour la réponse à
obtenir, le caractère d'une demande ou d'une in-
vitation formelle, le Soussigné doit encore ajouter
l'observation, que s'il a insisté et insiste encore
sur une solution par les principes, c'est qu'il impor-
tait avant tout à son Gouvernement d'être fixé sur
le régime qui doit désormais prévaloir sur le Rhin.

Or les Commissaires des Pays-Bas, de Bavière
et de Nassau, s'étant par leurs votes réservés
des Instructions de leurs Gouvernements sur la
déclaration prussienne, le Soussigné regrette d'au-
tant plus le nouvel ajournement qui en résulte, qu'il
se voit alors lui-même dans la nécessité d'ajourner
sa réfutation des thèses avancées dans la déclara-
tion du Commissaire de Prusse déclaration, au
sujet de laquelle il se réserve le protocole ouvert
tout en persistant dans ses convictions précédemment
émises.