

No. 438. (XVII)
Schiffahrts-
Vertrag,
2. August
1862.

Artikel 3. — Die Staatsangehörigkeit und Tragfähigkeit der Schiffe soll beiderseitig nach den jedem Theile eigenthümlichen Gesetzen und Reglements, auf Grund der durch die zuständigen Behörden den Capitainen, Schiffspatronen und Schiffern ausgefertigten Papiere anerkannt werden.

Die Erhebung der Schiffahrts-Abgaben soll gegenseitig, nach der Wahl des Schiffsführers, entweder nach der in den obengenannten Papieren angegebenen Tragfähigkeit oder nach dem in dem Hafen, in welchem das Schiff sich befindet, üblichen Vermessungs-Verfahren erfolgen.

Artikel 4. — Alle Erzeugnisse und andere Handelsgegenstände, deren Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen in den Staaten des einen der Hohen vertragenden Theile gesetzlich Statt finden darf, sollen auch auf den Schiffen des anderen Theiles daselbst eingeführt oder von dort ausgeführt werden dürfen.

Die auf den Schiffen des einen oder des anderen Theils in die beiderseitigen Häfen eingeführten Waaren sollen daselbst zum Verbrauch, zum Durchgange oder zur Wiederausfuhr declarirt, oder endlich nach dem Belieben des Eigenthümers oder seiner Machthaber zur Niederlage gebracht werden können, und zwar Alles dies, ohne höheren Magazinegebühren, Aufsichts- oder sonstigen Kosten dieser Art unterworfen zu werden, als denjenigen, welchen die auf Nationalschiffen eingegangenen Waaren jetzt oder in Zukunft unterliegen.

Artikel 5. — Der vorstehende Artikel soll nicht Anwendung finden auf die Küstenschiffahrt, das heisst auf die Beförderung von Erzeugnissen oder Waaren, welche in einem Hafen geladen und nach einem andern Hafen desselben Landesgebiets bestimmt sind, insofern nicht solche Beförderung nach den Landesgesetzen der fremden Flagge erlaubt ist.

Artikel 6. — Waaren jeder Art, welche unter der Flagge der Zollvereinsstaaten direct aus einem Hafen der Zollvereinsstaaten nach Frankreich, und umgekehrt Waaren jeder Art, welche unter französischer Flagge, woher es auch sei, nach dem Zollverein eingeführt werden, sollen derselben Befreiungen, Zollvergütungen, Prämien oder sonstigen Begünstigungen irgend welcher Art theilhaftig, auch gegenseitig keinen anderen noch höheren Zoll-, Schiffahrts- oder Wege-Abgaben unterworfen sein, mögen solche für den Staat, Gemeinden, örtliche Corporationen, Privatpersonen oder irgend welche Anstalten erhoben werden, und keiner anderen Förmlichkeit unterliegen, als wenn die Einfuhr unter der Landesflagge Statt fände.

Man ist übereingekommen, dass der Aufenthalt eines Schiffes der Zollvereinsstaaten in einem oder mehreren Zwischenhäfen dasselbe der Vortheile der directen Einfuhr nicht verlustig macht, vorausgesetzt dass dieses Schiff in diesen Zwischenhäfen keine Einladung vornimmt, und dass die Vortheile der directen Einfuhr denjenigen Schiffen der Zollvereinsstaaten, welche einen Theil ihrer Ladung in einem Zwischenhafen ausgeladen haben, in Frankreich erhalten bleiben.

Es ist ausdrücklich verabredet, dass die besonderen Bedingungen, welche in Frankreich für die Einfuhren unter französischer Flagge aus anderen, als den Ursprungsländern bestehen, auch auf die aus den Entrepots des Zollvereins unter der Flagge der Zollvereinsstaaten nach Frankreich kommenden Waaren Anwendung finden sollen.

Article 3. — La nationalité et la capacité des navires seront admises, de part et d'autre, d'après les lois et règlements, sparticuliers à chaque partie, au moyen des documents, délivrés par les Autorités compétentes aux capitaines, patrons et bateliers.

No. 436. (XVII.)
Schiffahrts-
Vertrag,
2. August
1862.

La perception des droits de navigation se fera respectivement au choix du capitaine soit d'après le chiffre de tonnage inscrit sur les documents sus-mentionnés, soit d'après le mode de jaugeage usité dans le port où se trouve le navire.

Article 4. — Tous les produits et autres objets de commerce dont l'importation ou l'exportation pourra légalement avoir lieu dans les États de l'une des Hautes Parties contractantes par navires nationaux, pourront également y être importés ou en être exportés par des navires de l'autre Puissance.

Les marchandises importées dans les ports des deux Parties par des navires de l'une ou de l'autre Puissance, pourront y être livrées à la consommation, au transit ou à la réexportation, ou enfin être mises en entrepôt, au gré du propriétaire ou de ses ayants-cause, le tout sans être assujetties à des droits de magasinage, de surveillance ou autres charges de même nature plus forts que ceux auxquels sont ou seront soumises les marchandises apportées par navires nationaux.

Article 5. — L'Article précédent n'est pas applicable au cabotage, c'est à dire au transport de produits ou marchandises chargés dans un port avec destination pour un autre port du même territoire en autant que d'après les lois du pays ce transport n'est pas autorisé sous pavillon étranger.

Article 6. — Les marchandises de toute nature, importées directement d'un port des États du Zollverein en France, sous pavillon d'un des États du Zollverein et réciproquement, les marchandises de toute nature importées de quelque lieu que ce soit dans le Zollverein sous pavillon français jouiront des mêmes exemptions, restitutions de droits, primes ou autres faveurs quelconques; elles ne payeront respectivement d'autres ni de plus forts droits de douane, de navigation ou de péage, perçus au profit de l'État, des communes, des corporations locales, de particuliers ou d'établissements quelconques et ne seront assujetties à aucune autre formalité que si l'importation en avait lieu sous pavillon national.

Il est entendu que la relâche d'un navire des États du Zollverein dans un ou plusieurs ports intermédiaires, ne lui fera pas perdre le bénéfice de l'importation directe, à la condition que ce navire n'aura fait aucune opération d'embarquement dans ces ports d'escale, et que le bénéfice du transport en droiture restera acquis en France aux navires des États du Zollverein qui auraient débarqué dans un port intermédiaire une partie de leur cargaison.

Il est expressément entendu que les conditions spéciales imposées, en France, aux importations effectuées sous pavillon Français, d'ailleurs que des pays d'origine, s'appliqueront aux produits expédiés en France des entrepôts du Zollverein sous pavillon des États du Zollverein.

No. 436. (XVII.)
Schiffahrts-
Vertrag,
2. August
1862.

Artikel 7. — In Anbetracht der nach den Artikeln 1 und 6 der französischen Flagge in den Häfen der Zollvereinsstaaten bewilligten besonderen Vortheile, sind die Hohen vertragenden Theile übereingekommen, dass, vom Austausch der Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages an,

1. die Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbfleisses der Zollvereinsstaaten, bei ihrer Einfuhr in die französischen Colonieen, aller Vortheile und Begünstigungen theilhaftig sein sollen, welche den gleichartigen Erzeugnissen irgend welcher anderen begünstigtesten europäischen Nation jetzt oder in Zukunft bewilligt werden, und dass die Schiffe der Zollvereinsstaaten in den französischen Colonieen bei ihrem Eingange, während ihres Aufenthaltes, so wie bei ihrem Ausgange, mögen sie beladen sein oder in Ballast, und ohne Unterschied der Herkunft, in allen Stücken wie die Schiffe jeder anderen begünstigtesten europäischen Nation behandelt werden sollen;
2. die Schiffe der Zollvereinsstaaten, welche direct von einem Hafen dieser Staaten nach einem Hafen von Algerien kommen, sollen nur ein festes Tonnengeld von zwei Francs für die Tonne bezahlen, und es soll diese Abgabe, sobald sie einmal in einem Hafen von Algerien bezahlt ist, in den anderen Häfen dieser Besetzung, in welche das Schiff zur Vervollständigung seiner Aus- oder Einladung einlaufen möchte, nicht weiter gefordert werden;
3. die Bestimmungen der Artikel 1 und 6 des gegenwärtigen Vertrages, so wie des vorstehenden Absatzes sollen auf die Schiffe der Zollvereinsstaaten und auf deren Ladungen auch dann Anwendung finden, wenn diese Schiffe aus den Häfen der Hansestädte an der Elbe und Weser kommen. Diese Abrede soll in Wirksamkeit treten, sobald die französischen Schiffe in eben diesen Häfen den Nationalschiffen gleichgestellt sind.

Ueberdies verpflichtet sich Seine Majestät der Kaiser der Franzosen, die Schiffe der Zollvereinsstaaten an jedem Vortheil Theil nehmen zu lassen, welchen er in Zukunft in den Häfen seiner Staaten den Schiffen einer anderen europäischen Nation hinsichtlich der indirecten Schiffahrt gewähren möchte.

Artikel 8. — Waaren jeder Art, welche auf französischen Schiffen aus dem Zollvereine oder auf Schiffen der Zollvereinsstaaten aus Frankreich, nach welchem Bestimmungsorte es auch sein möge, ausgeführt werden, sollen keinen anderen Abgaben noch Ausgangsförmlichkeiten unterliegen, als wenn die Ausfuhr auf Nationalschiffen erfolgte, und sie sollen unter der einen wie unter der anderen Flagge aller Prämien, Zollvergütungen und sonstigen Begünstigungen theilhaftig werden, welche von jedem der beiden Theile der eigenen Schiffahrt jetzt oder in Zukunft bewilligt werden.

Indessen bleiben von der vorstehenden, so wie von der im Artikel 6 enthaltenen Bestimmung diejenigen Begünstigungen ausgenommen, welche den Erzeugnissen des eigenen Fischfanges jetzt oder in Zukunft gewährt werden.

Artikel 9. — Die beiderseitigen Schiffe sowie deren Ladungen sollen auf dem Rhein und der Mosel jedweder Befreiung, Ermässigung und sonstigen

Article 7. — En considération des avantages spéciaux accordés au pavillon français dans les ports des États du Zollverein par les articles 1 et 6, il a été convenu entre les Hautes Parties contractantes qu'à partir de l'échange des ratifications du présent traité,

No. 436. (XVII.)
Schiffahrts-
Vertrag,
2. August
1862.

1^o Les produits du sol et de l'industrie des États du Zollverein jouiront, à leur importation dans les colonies françaises, de tous les avantages et faveurs qui sont actuellement ou seront par la suite accordés aux produits similaires de toute autre nation européenne la plus favorisée, et qu'en tous points les bâtiments des États du Zollverein seront, dans les Colonies Françaises, à leur entrée, pendant leur séjour, ainsi qu'à leur sortie, qu'ils soient chargés ou sur lest, et sans distinction de provenance, traités comme ceux de toute autre nation européenne la plus favorisée.

2^o Les navires des États du Zollverein venant directement d'un port des États du Zollverein dans un port de l'Algérie, ne payeront qu'un droit fixe de tonnage de deux francs par tonneau, et ce droit, une fois payé dans un port de l'Algérie, ne sera plus exigé dans les autres ports de cette possession dans lesquels le navire pourrait entrer pour compléter son déchargement ou son chargement.

3^o Les stipulations des articles 1 et 6 du présent traité, ainsi que du paragraphe précédent s'appliqueront également aux navires des États du Zollverein, ainsi qu'à leurs cargaisons, arrivant des ports hanséatiques de l'Elbe et du Weser. Cette disposition entrera en vigueur aussitôt que les navires français jouiront dans ces mêmes ports du bénéfice du traitement national.

En outre Sa Majesté l'Empereur des Français s'engage à faire jouir les bâtiments des États du Zollverein de tout avantage qu'il serait dans le cas d'accorder par la suite dans les ports de ses États, aux bâtiments d'une autre nation européenne, par rapport à la navigation indirecte.

Article 8. — Les marchandises de toute nature qui seront exportées du Zollverein par navires français ou de France par navires des États du Zollverein, pour quelque destination que ce soit, ne seront pas assujetties à d'autres droits ni formalités de sortie que si elles étaient exportées par navires nationaux, et elles jouiront, sous l'un et l'autre pavillon, de toute prime ou restitution de droits et autres faveurs qui sont ou seront accordées par chacune des deux Parties à la navigation nationale.

Toutefois il est fait exception à ce qui précède et à la stipulation de l'article 6 en ce qui concerne les avantages dont les produits de la pêche nationale sont ou pourront être l'objet.

Article 9. — Les bateaux respectifs ainsi que leurs chargements jouiront sur le Rhin et la Moselle de toute exemption, réduction et faveur quelconque de

No. 436. (XVII.)
Schiffahrts-
Vertrag,
2. August
1862.

Begünstigung an Schiffahrts-, Zoll- und anderen Abgaben theilhaftig werden, welche, sei es den Nationalschiffen und deren Ladungen, sei es denen eines anderen Uferstaates jetzt oder in Zukunft bewilligt werden.

Demzufolge sollen die in Artikel 22 des französischen Gesetzes vom 28. April 1816 verzeichneten Waaren bei ihrer Einfuhr aus einem Rheinhafen unter deutscher Flagge auf dem Rhein und über das Zollamt Strassburg, zum inneren Verbrauch in Frankreich gegen Entrichtung der Abgaben zugelassen werden, welche für die Einfuhren unter französischer Flagge aus anderen als den Ursprungsländern bestehen.

Die Schiffer der Zollvereinsstaaten, welche auf den inneren Gewässern Frankreichs, und umgekehrt die französischen Schiffer, welche auf den inneren Gewässern des Zollvereins Schiffahrt treiben, sollen hinsichtlich der Patent- (Gewerbe-) Steuer beiderseitig den eigenen Schiffern gleichgestellt werden.

Artikel 10. — Die Schiffe des einen der Hohen vertragenden Theile, welche nach einem der Häfen des anderen Theils kommen und daselbst nur einen Theil ihrer Ladung löschen wollen, können, vorausgesetzt dass sie sich nach den Gesetzen und Reglements der beiderseitigen Staaten richten, den nach einem anderen Hafen desselben oder eines anderen Landes bestimmten Theil der Ladung an Bord behalten und ihn wieder ausführen, ohne für diesen letzteren Theil der Ladung irgend eine Abgabe zu bezahlen, ausser den Aufsichtskosten, welche übrigens nur nach dem für die eigene Schiffahrt bestehenden Satze erhoben werden dürfen.

Artikel 11. — Die Schiffe des einen der Hohen vertragenden Theile, welche in einen der Häfen des andern Theils im Nothfalle einlaufen, sollen daselbst weder für das Schiff noch für dessen Ladung andere Abgaben bezahlen, als diejenigen, welchen die Nationalschiffe in gleichem Falle unterworfen sind, und daselbst die nämlichen Begünstigungen und Befreiungen geniessen, vorausgesetzt, dass die Nothwendigkeit des Einlaufens gesetzlich festgestellt ist, dass ferner diese Schiffe keinen Handelsverkehr treiben und dass sie sich in dem Hafen nicht länger aufhalten, als die Umstände, welche das Einlaufen nothwendig gemacht haben, erheischen. Die zum Zwecke der Ausbesserung der Schiffe erforderlichen Löschungen und Wiedereinladungen sollen nicht als Handelsverkehr angesehen werden.

Artikel 12. — Die Hohen vertragenden Theile bewilligen sich gegenseitig das Recht, in den Häfen und Handelsplätzen des anderen Theils General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten zu ernennen, mit dem Vorbehalte jedoch, dergleichen an solchen Orten nicht zuzulassen, welche sie allgemein davon ausnehmen wollen. Diese General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Agenten, sowie deren Kanzler sollen, unter dem Beding der Reciprocität, dieselben Vorrechte, Befugnisse und Befreiungen geniessen, deren sich diejenigen der meist begünstigten Nationen erfreuen oder erfreuen werden; im Falle aber, dass sie Handel treiben wollen, sollen sie gehalten sein, sich denselben Gesetzen und Gebräuchen zu unterwerfen, welchen die eigenen Staatsangehörigen an demselben Orte in Bezug auf ihre Handelsgeschäfte unterworfen sind.

Artikel 13. — Die gedachten General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln

droits de navigation, de douane, qui sont ou seront accordés soit aux bateaux et chargements nationaux, soit à ceux de toute autre État co-riverain.

No. 436. (XVII.)
Schiffahrts-
Vertrag,
2. August
1862.

En conséquence les marchandises spécifiées à l'article 22 de la loi française du 28 avril 1816, importées d'un port du Rhin sous pavillon Allemand par la navigation du Rhin et par le bureau de Strasbourg seront admises pour la consommation intérieure de la France aux droits établis par les importations sous pavillon Français d'ailleurs que des pays d'origine.

Les bateliers des États du Zollverein naviguant sur les eaux intérieures de la France et réciproquement les bateliers français naviguant sur les eaux intérieures du Zollverein seront de part et d'autre assimilés aux nationaux quant au droit de patente.

Article 10. — Les navires de l'une des Hautes Parties contractantes entrant dans un des ports de l'autre et qui n'y voudraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, en se conformant aux lois et règlements des États respectifs, conserver à leur bord la partie de la cargaison qui serait destinée à un autre port, soit du même pays, soit d'un autre et la réexporter sans être astreints à payer pour cette dernière partie de leur cargaison aucun droit de douane, sauf ceux de surveillance, lesquels d'ailleurs ne pourront être perçus qu'au taux fixé pour la navigation nationale.

Article 11. — Les navires de l'une des Hautes Parties contractantes entrant en relâche forcée dans l'un des ports de l'autre, n'y payeront soit pour le navire soit pour son chargement que les droits auxquels les nationaux sont assujettis dans le même cas, et y jouiront des mêmes faveurs et immunités, pourvu que la nécessité de la relâche soit légalement constatée, que ces navires ne fassent aucune opération de commerce et qu'ils ne séjournent pas dans le port plus longtemps que ne l'exige le motif qui a nécessité la relâche. Les déchargements et rechargements motivés par le besoin de réparer les bâtiments ne seront point considérés comme opération de commerce.

Article 12. — Les Hautes Parties contractantes s'accordent réciproquement le droit de nommer dans les ports et places de commerce de l'autre des consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents-consulaires, se réservant toutefois de n'en pas admettre dans tels lieux qu'elles jugeront convenable d'en excepter généralement. Ces consuls-généraux, consuls, vice-consuls et agents ainsi que leurs chanceliers jouiront, à charge de réciprocité, des mêmes privilèges, pouvoirs et exemptions, dont jouissent ou jouiront ceux des nations les plus favorisées; mais dans le cas où ils voudraient exercer le commerce, ils seront tenus de se soumettre aux mêmes lois et usages auxquels sont soumis dans le même lieu, par rapport à leurs transactions commerciales les particuliers de leur nation.

Article 13. — Les dits consuls-généraux, consuls, vice-consuls et agents-

No. 436. (XVII.)
Schiffahrts-
Vertrag,
2. August
1862.

und Consular-Agenten eines jeden der Hohen vertragenden Theile, welche in den Staaten des anderen wohnen, sollen bei den Ortsbehörden jede Hülfe und jeden Beistand für die Ermittlung, Verhaftung und Festhaltung der Seeleute und anderer zur Mannschaft der Kriegs- oder Handelsschiffe ihrer beiderseitigen Länder gehörenden Personen finden, gleichviel ob solche sich Verbrechen, Vergehen oder Uebertretungen am Bord der gedachten Schiffe haben zu Schulden kommen lassen oder nicht.

Zu diesem Zwecke werden sie sich schriftlich an die Gerichte, Einzelrichter oder zuständigen Beamten wenden und durch Mittheilung der Schiffsregister, der Musterrolle oder anderer amtlicher Documente, oder, im Falle das Schiff bereits abgereist ist, durch gehörig von ihnen beglaubigte Abschrift der genannten Papiere oder durch einen Auszug aus selbigen den Beweis führen, dass die reclamirten Personen wirklich zu der Mannschaft gehört haben.

Auf den in solcher Weise begründeten Antrag soll ihnen die Auslieferung nicht versagt werden.

Die gedachten Deserteurs sollen, sobald sie verhaftet sind, zur Verfügung der General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten bleiben, und können selbst auf den Antrag und auf Kosten der genannten Consular-Beamten in den Landesgefängnissen so lange festgehalten und bewahrt werden, bis sie am Bord des Schiffes, welchem sie angehören, wieder eingestellt sein werden, oder bis sich eine Gelegenheit zu ihrer Rücksendung in das Land jener Consular-Beamten auf einem Schiffe desselben oder eines anderen Landes darbietet.

Wenn eine solche Gelegenheit sich jedoch innerhalb einer Frist von drei Monaten, von dem Tage der Verhaftung an gerechnet, nicht darbieten sollte, oder wenn die Kosten ihrer Haft nicht regelmässig von dem Theile, auf dessen Antrag die Verhaftung geschehen ist, entrichtet werden, so sollen die gedachten Deserteurs in Freiheit gesetzt werden, ohne dass sie wegen derselben Ursache wieder verhaftet werden können.

Wenn aber der Deserteur ausserdem irgend ein Verbrechen oder Vergehen am Lande begangen haben sollte, so soll seine Auslieferung von der Ortsbehörde bis dahin hinausgeschoben werden können, dass die zuständige Gerichtsbehörde ihr Urtheil über die That gefällt hat und das Urtheil vollständig in Ausführung gebracht ist.

Man ist gleichmässig übereingekommen, dass die Seeleute oder andere zur Schiffsmannschaft gehörende Personen, welche Unterthanen des Landes sind, wo die Desertion stattgefunden hat, von den Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels ausgenommen sein sollen.

Artikel 14. — Alle Massregeln in Betreff der Rettung französischer Schiffe, welche an den Küsten des Zollvereins gescheitert oder gestrandet sind, sollen von den General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten Frankreichs geleitet werden, und ebenso sollen die General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten der Zollvereinsstaaten die Massregeln in Betreff der Rettung der an den französischen Küsten gescheiterten oder gestrandeten Schiffe ihres Landes leiten. Die Einwirkung der Ortsbehörden in den Ge-

consulaires de chacune des Hautes Parties contractantes résidant dans les États de l'autre recevront des Autorités locales toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation des marins et autres individus faisant partie de l'équipage des navires de guerre ou de commerce de leurs pays respectifs, qu'ils soient ou non inculpés de crimes, délits ou contraventions commis à bord des dits bâtiments.

No. 436. (XVII.)
Schiffahrts-
Vertrag,
2. August
1862.

A cet effet ils s'adresseront par écrit aux tribunaux, juges ou fonctionnaires compétents et justifieront par l'exhibition des registres du bâtiment, rôle d'équipage ou autres documents officiels, ou bien, si le navire était parti, par la copie ou un extrait des dites pièces, dûment certifié par eux, que les hommes qu'ils réclament ont réellement fait partie du dit équipage.

Sur cette demande ainsi justifiée la remise ne pourra leur être refusée.

Les dits déserteurs, lorsqu'ils auront été arrêtés, resteront à la disposition des dits consuls-généraux, consuls, vice-consuls et agents-consulaires et pourront même être détenus et gardés dans les prisons du pays, à la réquisition et aux frais des agents précités jusqu'au moment où ils seront réintégrés à bord du bâtiment auquel ils appartiennent ou jusqu'à ce qu'une occasion se présente de les renvoyer dans les pays des dits agents, sur un navire de la même ou de toute autre nation.

Si pourtant cette occasion ne se présentait point dans le délai de trois mois, à compter du jour de l'arrestation, ou, si les frais de leur emprisonnement n'étaient pas régulièrement acquittés par la partie à la requête de laquelle l'arrestation a été opérée, les dits déserteurs seront remis en liberté sans qu'ils puissent être arrêtés de nouveau pour la même cause.

Néanmoins, si le déserteur avait commis en outre quelque crime ou délit à terre, son extradition pourra être différée par les Autorités locales jusqu'à ce que le tribunal compétent ait dûment statué sur ce fait et que le jugement intervenu ait reçu son entière exécution.

Il est également entendu que les marins ou autres individus faisant partie de l'équipage, sujets du pays où la désertion a eu lieu, sont exceptés des stipulations du présent article.

Article 14. — Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires français naufragés ou échoués sur les côtes du Zollverein seront dirigées par les consuls-généraux, consuls, vice-consuls ou agents-consulaires de France, et, réciproquement, les consuls-généraux, consuls, vice-consuls ou agents-consulaires des États du Zollverein dirigeront les opérations relatives au sauvetage des navires de leur nation, naufragés ou échoués sur les côtes de France. L'intervention des Autorités locales aura seulement lieu dans les territoires des Hautes Parties con-

No. 436. (XVII.)
Schiffahrts-
Vertrag,
2. August
1862.

bieten der Hohen vertragenden Theile soll nur stattfinden, um die Ordnung aufrecht zu erhalten, um die Interessen derjenigen zu wahren, welche die Rettung geleistet haben, vorausgesetzt, dass sie nicht zu der verunglückten Mannschaft gehören, und um die Ausführung der für den Eingang und den Ausgang der geborgenen Waaren zu beobachtenden Bestimmungen sicher zu stellen. In Abwesenheit und bis zur Ankunft der Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten sollen übrigens die Ortsbehörden alle zum Schutze der Schiffbrüchigen und zur Aufbewahrung der gestrandeten Sachen erforderlichen Massregeln treffen.

Ueberdies ist verabredet, dass die geborgenen Waaren keiner Zollabgabe unterliegen sollen, es sei denn, dass sie in den inneren Verbrauch übergehen.

Artikel 15. — Gegenwärtiger Vertrag soll einen Monat nach dem Austausch der Ratifications-Urkunden in Kraft treten und die nämliche Dauer haben, wie der unter den Hohen vertragenden Theilen am heutigen Tage abgeschlossene Handels-Vertrag. Er findet auf jeden deutschen Staat Anwendung, welcher später dem Zollverein beitrifft.

Artikel 16. — Die Ratifications-Urkunden des gegenwärtigen Vertrages sollen gleichzeitig mit denen des vorgedachten Handels-Vertrages in Berlin ausgetauscht werden.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und ihre Siegel beigedrukt.

So geschehen zu Berlin am 2. August 1862.

(L. S.)

Unterschriften.

No. 437. (XVIII.)

PREUSSEN und FRANKREICH. — Uebereinkunft über die Zollabfertigung auf den Eisenbahnen, unterzeichnet am 2. August 1862. —

Uebereinkunft

betreffend die Zollabfertigung des internationalen Verkehrs auf den Eisenbahnen.

No. 437. (XVIII.)
Eisenbahn-
Convention,
2. August
1862.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten haben zur Ausführung des Artikels 29 des heute zwischen dem Zollvereine und Frankreich abgeschlossenen Handelsvertrages, und zur Erleichterung des internationalen Verkehrs mittelst der Eisenbahnen in Beziehung auf die Zoll-Abfertigung, folgende Verabredungen getroffen:

I. Bestimmungen über die Güter-Züge.

Artikel 1. — Alle Waaren, welche sich in Wagen, die von allen Seiten mit festen Wänden geschlossen (Coulissen-Wagen) oder in Wagen der unten bezeichneten Art, die mit Schutzdecken versehen sind, verpackt finden, sollen, bei gehörigem Verschlusse dieser Wagen mittelst Bleie oder Vorlegeschlösser, sowohl bei dem Eingange, als bei dem Ausgange, bei Nacht wie bei Tage, an

tractantes pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs, s'ils sont étrangers aux équipages naufragés, et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées. En l'absence et jusqu'à l'arrivée des consuls, vice-consuls et agents-consulaires, les Autorités locales devront, d'ailleurs, prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés.

No. 436. (XVII.)
Schiffahrts-
Vertrag.
2. August
1862.

Il est de plus convenu que les marchandises sauvées ne seront tenues à aucun droit de douane, à moins qu'elles ne soient admises à la consommation intérieure.

Article 15. — Le présent traité entrera en vigueur un mois après l'échange de ses ratifications. Il aura la même durée que le traité de commerce conclu entre les Hautes Parties contractantes à la date de ce jour. Il sera étendu à tout État allemand qui viendrait ultérieurement à faire partie du Zollverein.

Article 16. — Les ratifications du présent traité seront échangées à Berlin en même temps que celles du traité de commerce précité.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Berlin, le 2 du mois d'août de l'an 1862.

(L. S.)

Signatures.

CONVENTION

relative au service international des chemins de fer dans ses rapports avec la douane.

Les Plénipotentiaires soussignés pour assurer l'exécution de l'article 29 du traité de commerce conclu à la date de ce jour entre le Zollverein et la France et faciliter les relations internationales par chemins de fer, dans leurs rapports avec la Douane, sont convenus des stipulations suivantes:

No. 437. (XVIII.)
Eisenbahn-
Convention,
2. August
1862.

I. Convois de marchandises.

Article 1. — Toutes marchandises placées dans des wagons fermés de tous côtés au moyen de parois solides (wagons à coulisses) ou dans des wagons de la forme ci-après décrite, munis de bâches, et fermés à l'aide de plombs ou de cadenas, seront dispensées de la visite par la douane aux bureaux-frontières respectifs, soit à l'entrée, soit à la sortie, tant de nuit que de jour, les dimanches