( N° 114. )

# Chambre des Représentants.

Séance du 11 Février 1873.

## Convention de navigation conclue le 5 février 1873 entre la Belgique et la France.

## EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

La convention de navigation conclue entre la Belgique et la France, le 5 de ce mois, est destinée à remplacer l'acte de même nature du 1er mai 1861.

Ce dernier arrangement négocié à une époque où la législation française consacrait encore le principe des surtaxes de pavillon, n'avait stipulé, de part et d'autre, que le traitement de la nation la plus favorisée. Tous les efforts du Gouvernement du Roi pour obtenir, en 1861, le traitement national en France en faveur du pavillon belge, échouèrent devant la résistance des plénipotentiaires français.

Ce n'est que plusieurs années après que nous obtînmes indirectement ce qui nous avait été refusé à cette époque.

L'art. 1er du traité de navigation conclu à Vienne le 11 décembre 1866 accorda aux navires autrichiens le traitement national en France. Le bénéfice de cette disposition fut étendu de plein droit au pavillon belge.

Bientôt après la loi française du 19 mai 1866 rendit d'application générale les dispositions du traité austro-français.

Les navires belges furent donc admis à un double titre à jouir du traitement national en France, et quand tout récemment la loi du 30 janvier 1872 a rétabli les surtaxes de pavillon, nos navires ont continué à en être exemptés du chef de leur assimilation au pavillon austro-hongrois.

Il était de notre intérêt d'obtenir par une stipulation expresse ce qui ne nous était acquis qu'indirectement et seulement pour la durée de la convention du 1er mai 1861 qui était arrivée à son terme et qui pouvait par conséquent être dénoncée d'année en année. L'acte que j'ai l'honneur de vous soumettre par ordre du Roi nous donne toute satisfaction à cet égard.

C'est dans l'art. 2 que se trouve consignée la clause fondamentale de la

convention. Il y est fait exception, comme dans les traités précédents, en ce qui concerne le cabotage, qui reste soumis aux lois respectives de chaque État; toutefois le traitement de la nation la plus favorisée est stipulé, de part et d'autre, pour ce genre d'opérations maritimes.

La plupart des changements apportés à l'ancienne convention et des dispositions nouvelles introduites dans celle du 5 février sont la conséquence du principe général que nous venons d'exposer.

L'art. 2 ancien, relatif aux taxes de pavillon, a naturellement été supprimé. Il en est de même des art. 8, 9, 10, 11, de la disposition de l'art. 6 concernant le placement des navires de l'une des deux puissances dans les ports de l'autre, de celles des stipulations de l'art. 13 qui énuméraient les avantages accordés à la navigation par rivières et par canaux. Toutes ces clauses qui garantissaient le traitement national aux deux pavillons étaient superflues en présence de la disposition générale de l'art. 2 nouveau.

L'art. 4, qui assurait au pavillon français le remboursement du péage de l'Escaut, était inutile depuis les traités de 1863.

Enfin, la nouvelle rédaction des §§ 4 et 5 de l'art. 9 (ancien art. 15) avait déjà pris place dans la convention additionnelle du 12 mai 1863. Il s'agit de la détention provisoire et du rapatriement des marins déserteurs.

La convention du 5 février ne modifie pas notre législation, puisque depuis longtemps la Belgique accorde le traitement national aux navires de toutes les nations.

Notre commerce par mer avec la France n'a pas l'importance de notre commerce par terre. Cependant, en 1869, vingt navires belges sont venus de France en Belgique, et dix-sept navires belges ont été expédiés de Belgique vers la France. Pendant la même année, nos importations de France, par mer, se sont élevées à 20,501,920 francs et nos exportations vers la France, par mer, à 11,789,727 francs.

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

C^te^ D'ASPREMONT-LYNDEN.

# PROJET DE LOI.

## Léopold II,

**ROI DES BELGES,**

*A tous présents et à venir, salut.*

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter aux Chambres le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La convention de navigation conclue, le 5 février 1873, entre la Belgique et la France, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 11 février 1873.

LEOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

C^te^ D'ASPREMONT-LYNDEN.

# CONVENTION.

Sa Majesté le Roi des Belges et Son Excellence le Président de la République française, animés d'un égal désir de contribuer au développement des relations maritimes entre les deux pays, en assurant à leurs pavillons respectifs la jouissance d'un régime réciproquement avantageux, ont résolu de conclure, à cet effet, une convention, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges, Monsieur Guillaume-Bernard-Frédéric-Charles, comte d'Aspremont-Lynden, membre du Sénat, son Ministre des Affaires Étrangères, officier de son ordre de Léopold, commandeur de l'ordre ducal de la Branche Ernestine de la maison de Saxe, décoré de première classe du Medjidié de Turquie, Grand'Croix de l'ordre du Sauveur de Grèce, Chevalier Grand'Croix de l'ordre royal et distingué de Charles III d'Espagne, Chevalier de première classe de l'ordre de l'Aigle rouge de Prusse, Chevalier de l'ordre de l'Aigle blanc de Russie, Grand-Croix de l'ordre impérial et royal de Léopold d'Autriche;

Et Son Excellence le Président de la République française, Monsieur Ernest Picard, membre de l'Assemblée nationale, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de la République française près Sa Majesté le Roi des Belges, et Monsieur Ozenne, conseiller d'État, secrétaire général du Ministère de l'Agriculture et du Commerce, Grand-Officier de l'ordre national de la Légion d'honneur et de l'ordre de Léopold de Belgique, etc., etc., etc;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ART. PREMIER.

Il y aura pleine et entière liberté de commerce et de navigation entre les sujets des deux Hautes Parties contractantes; ils ne payeront pas, à raison de leur commerce ou de leur industrie, dans les ports, villes ou lieux quelconques des deux États, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident temporairement, de droits, taxes ou impôts, sous quelque dénomination que ce soit, autres ou plus élevés que ceux qui se percevront sur les nationaux et les sujets de toute autre nation jouissant du traitement de la nation la plus favorisée, et les priviléges, immunités ou autres faveurs quelconques dont jouissent, en matière de commerce, d'industrie ou de navigation, les citoyens de l'un des deux États, et les sujets de toute autre nation jouissant du traitement de la nation la plus favorisée, seront communs à ceux de l'autre.

ART. 2.

Les navires belges chargés ou non ainsi que leur cargaison en France et en

Algérie, et les navires français chargés ou non ainsi que leur cargaison en Belgique, à leur arrivée d'un port quelconque et quel que soit le lieu d'origine ou de destination de leur cargaison, jouiront, sous tous les rapports, à l'entrée, pendant leur séjour, et à la sortie, du même traitement que les navires nationaux et leur cargaison.

Il est fait exception à la disposition qui précède pour le cabotage, dont le régime demeure soumis aux lois respectives des deux pays. Il est d'ailleurs convenu que les navires des deux nations naviguant au cabotage, seront traités, de part et d'autre, sur le même pied que les navires des nations les plus favorisées.

ART. 3.

Seront complétement affranchis des droits de tonnage et d'expédition dans les ports respectifs :

1° Les navires qui, entrés sur lest, de quelque lieu que ce soit, en ressortiront sur lest.

2° Les navires qui, passant d'un port de l'un des deux Etats dans un ou plusieurs ports du même État, soit pour y déposer tout ou partie de leur cargaison, soit pour y composer ou compléter leur chargement, justifieront avoir acquitté ces droits.

3° Les navires qui, entrés avec chargement dans un port, soit volontairement, soit en relâche forcée, en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce.

Ne seront pas considérés en cas de relâche forcée comme opération de commerce, le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire, le transbordement sur un autre navire en cas d'innavigabilité du premier, les dépenses nécessaires au ravitaillement des équipages et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

ART. 4.

Les deux Hautes Parties contractantes se réservent la faculté d'imposer sur tout article mentionné dans le présent traité ou sur tout autre article, des droits de débarquement ou d'embarquement affectés à la dépense des établissements nécessaires au port d'importation ou d'exportation.

ART. 5.

La nationalité des bâtiments sera admise, de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen des titres et patentes délivrés, par les autorités compétentes, aux capitaines, patrons et bateliers.

ART. 6.

Les navires belges entrant dans un port de France et réciproquement les navires français entrant dans un port de Belgique, et qui n'y voudraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, en se conformant aux lois

et aux règlements des États respectifs, conserver à leur bord la partie de leur 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 celui de surveillance, lequel, d'ailleurs, ne pourra être perçu qu'au taux fixé pour la navigation nationale.

ART. 7.

Les stipulations des art. 1, 2, 4, 5 et 6 s'appliquent tant à la navigation par rivières et par canaux, qu'à la navigation maritime.

Les bateliers belges naviguant dans les eaux intérieures de la France, et réciproquement les bateliers français naviguant dans les eaux intérieures de la Belgique, jouiront du même traitement que les bateliers nationaux, quant au droit de patente.

ART. 8.

Il est fait exception aux stipulations de la présente convention, en ce qui concerne les avantages dont les produits de la pêche nationale sont ou pourront être l'objet, dans l'un ou l'autre pays.

ART. 9.

Les consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires de chacune des deux 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.

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 des dites pièces, dûment certifiée 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 marins déserteurs, lorsqu'ils auront été arrêtés, resteront à la disposition des consuls généraux, consuls, vice-consuls ou agents consulaires et pourront même être détenus et gardés dans les prisons du pays, à la réquisition et aux frais des agents précités, qui, selon l'occasion, les réintégreront à bord du bâtiment auquel ils appartiennent, ou les renverront dans leur pays sur un navire de la même ou de toute autre nation, ou les repatrieront par la voie de terre.

Le repatriement par la voie de terre se fera sous escorte de la force publique, à la réquisition et aux frais des agents précités qui devront, à cet effet, s'adresser aux autorités compétentes. Si, dans les deux mois, à compter du jour de leur arrestation, les marins déserteurs n'étaient pas réintégrés à bord du bâtiment auquel ils appartiennent ou s'ils n'étaient pas repatriés par la voie de mer ou de terre, ou enfin si les frais de leur emprisonnement n'étaient pas régulièrement

acquittés par la partie à la requête de laquelle l'arrestation aura été opérée, les dits marins 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 délit à terre, son extradition pourra être différée par les autorités locales, jusqu'à ce que le tribunal compétent ait dûment statué sur le dernier délit 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 lieu, sont exceptés des stipulations du présent article.

ART. 10.

Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires belges naufragés sur les côtes de France, seront dirigées par les consuls ou vice-consuls de Belgique, et réciproquement les consuls et vice-consuls français dirigeront les opérations relatives au sauvetage des navires de leur nation, naufragés ou échoués sur les côtes de Belgique.

L'intervention des autorités locales aura seulement lieu dans les deux pays 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 ou vice-consuls, les autorités locales devront, d'ailleurs, prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés.

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.

ART. 11.

Les dits consuls généraux, consuls, vice-consuls et chanceliers des Hautes Parties contractantes jouiront respectivement, dans les deux pays, des avantages de toutes sortes accordés ou qui pourront être accordés à ceux de la nation la plus favorisée; le tout bien entendu sous condition de réciprocité.

ART. 12.

Les deux Hautes Parties contractantes ne pourront accorder aucun privilége, faveur ou immunité concernant le commerce ou la navigation à un autre État, qui ne soit aussi, et à l'instant, étendu à leurs sujets respectifs.

ART. 13.

La présente convention qui remplacera celle du 1er mai 1861, entrera en vigueur en même temps que le traité de commerce signé aujourd'hui entre les Hautes Parties contractantes, et produira ses effets jusqu'au 15 juillet 1879. Dans le cas où aucune des deux Hautes Parties contractantes n'aurait signifié, douze mois avant cette date, son intention d'y mettre un terme, la convention conti-

nuera à rester en vigueur encore une année, et ainsi de suite, d'année en année, jusqu'à l'expiration d'une année à partir du jour où l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes l'aura dénoncée.

ART. 14.

Les ratifications de la présente convention seront échangées à Paris, en même temps que celles du traité de commerce, signé sous la date de ce jour, dans le délai de deux mois, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé leur cachet.

Fait en double expédition, à Bruxelles, le cinquième jour du mois de février de l'an de grâce mil huit cent soixante et treize.

(S.) C^te^ D'ASPREMONT-LYNDEN.

(S.) ERNEST PICARD.

(S.) OZENNE.

ANNEXE N° 1.

*Mouvement de la navigation entre la Belgique et la France de 1860 à 1869.*

**Navires venus de France en Belgique. — Résumé par pavillons**

| ANNÉES. | PAVILLON. | NAVIRES. | TONNAGE. | CHARGEMENT. |
|---|---|---|---|---|
| 1860 | Belge. . . . . | 22 | 3,353 | 2,784 |
| | Français. . . . . | 98 | 13,342 | 12,207 |
| | Tiers . . . . . | 29 | 5,448 | 3,969 |
| | | 149 | 22,143 | 18,960 |
| 1861 | Belge. . . . . | 18 | 2,290 | 1,874 |
| | Français. . . . . | 82 | 14,460 | 14,220 |
| | Tiers . . . . . | 32 | 3,541 | 2,945 |
| | | 132 | 20,291 | 19,039 |
| 1862 | Belge. . . . . | 15 | 2,307 | 1,616 |
| | Français. . . . . | 116 | 17,160 | 16,751 |
| | Tiers . . . . . | 20 | 3,172 | 2,983 |
| | | 151 | 22.639 | 21,350 |
| 1863 | Belge. . . . . | 11 | 1,649 | 1,573 |
| | Français. . . . . | 85 | 9,896 | 9,635 |
| | Tiers . . . . . | 45 | 6,248 | 5,376 |
| | | 141 | 17,793 | 16,584 |
| 1864 | Belge. . . . . | 11 | 1,884 | 1,819 |
| | Français. . . . . | 127 | 14,011 | 12,422 |
| | Tiers . . . . . | 52 | 6,751 | 6,532 |
| | | 190 | 22,646 | 20,773 |
| 1865 | Belge. . . . . | 29 | 11,032 | 10,392 |
| | Français. . . . . | 125 | 13,628 | 14,633 |
| | Tiers . . . . . | 51 | 10,099 | 7,210 |
| | | 205 | 34,759 | 32,237 |
| 1866 | Belge. . . . . | 25 | 9,891 | 9,507 |
| | Français. . . . . | 105 | 12,683 | 12,012 |
| | Tiers . . . . . | 55 | 16,432 | 15,110 |
| | | 185 | 39,006 | 36,629 |
| 1867 | Belge. . . . . | 18 | 7,620 | 7,620 |
| | Français. . . . . | 112 | 18,216 | 16,830 |
| | Tiers . . . . . | 38 | 10,909 | 10,675 |
| | | 168 | 36.745 | 35,125 |
| 1868 | Belge. . . . . | 30 | 12,460 | 11,438 |
| | Français. . . . . | 99 | 16,347 | 15,762 |
| | Tiers . . . . . | 37 | 9,949 | 8,192 |
| | | 166 | 38,756 | 35,392 |
| 1869 | Belge. . . . . | 20 | 8,193 | 8,030 |
| | Français. . . . . | 121 | 21,727 | 20,785 |
| | Tiers . . . . . | 48 | 12,787 | 10,711 |
| | | 189 | 42,707 | 39,526 |

ANNEXE N° 2.

*Mouvement de la navigation entre la Belgique et la France de 1860 à 1869.*

**Navires sortis de Belgique pour la France. — Résumé par pavillon.**

| ANNÉES. | PAVILLON. | NAVIRES. | TONNAGE. | CHARGEMENT. |
|---|---|---|---|---|
| 1860 | Belge | 11 | 736 | 48 |
| | Français | 39 | 5,828 | 4,406 |
| | Tiers | 6 | 1,093 | 128 |
| | | 56 | 7,657 | 4,582 |
| 1861 | Belge | 12 | 1,713 | 775 |
| | Français | 27 | 6,871 | 5,425 |
| | Tiers | 9 | 1,350 | 703 |
| | | 48 | 9,934 | 6,902 |
| 1862 | Belge | 8 | 456 | » |
| | Français | 96 | 12,926 | 10,677 |
| | Tiers | 4 | 1,475 | 468 |
| | | 108 | 14,857 | 11,145 |
| 1863 | Belge | 6 | 446 | » |
| | Français | 41 | 5,095 | 3,566 |
| | Tiers | 2 | 225 | 82 |
| | | 49 | 5,766 | 3,648 |
| 1864 | Belge | 5 | 2,190 | 1,728 |
| | Français | 71 | 8,622 | 6,465 |
| | Tiers | 15 | 1,907 | 1,230 |
| | | 91 | 12,728 | 9,423 |
| 1865 | Belge | 23 | 10,044 | 8,497 |
| | Français | 108 | 14,031 | 10,414 |
| | Tiers | 21 | 4,360 | 2,644 |
| | | 152 | 28,435 | 21,555 |
| 1866 | Belge | 16 | 7,551 | 6,812 |
| | Français | 95 | 14,086 | 9,738 |
| | Tiers | 12 | 3,334 | 2,390 |
| | | 123 | 24,971 | 18,940 |
| 1867 | Belge | 15 | 6,975 | 6,331 |
| | Français | 87 | 14,914 | 10,507 |
| | Tiers | 11 | 1,989 | 1,165 |
| | | 113 | 23,878 | 18,003 |
| 1868 | Belge | 13 | 11,623 | 10,287 |
| | Français | 85 | 13,788 | 8,646 |
| | Tiers | 11 | 7,073 | 4,502 |
| | | 119 | 32,494 | 23,535 |
| 1869 | Belge | 17 | 7,305 | 6,615 |
| | Français | 144 | 22,720 | 17,569 |
| | Tiers | 16 | 3,896 | 2,217 |
| | | 177 | 33,921 | 26,401 |

ANNEXE N° 3.

*Tableau des importations de France en Belgique par voie de mer, en 1869.*

| MARCHANDISES. | | | QUANTITÉS. | VALEURS. |
|---|---|---|---|---|
| | | | | Fr. |
| Armes | | | » | 69,650 |
| Bois de construction | de chêne et de noyer | en grume ou non sciés. | 18 mèt. cubes | 1,980 |
| | | simplement refendus. | 34 — | 4,420 |
| | autres sciés | | 2 — | 120 |
| Bois d'ébénisterie | en grume ou non sciés | | 162,057 kilogr. | 56,720 |
| | sciés | | 200 — | 90 |
| Bois | divers | | » | 330 |
| | ouvrés | | » | 335 |
| Boissons distillées | Eaux-de-vie de toute espèce | en cercles | 1,227.36 hectolit. | 122,736 |
| | | en bouteilles | 28.00 — | 3,928 |
| | Liqueurs en cercles | | 2.02 — | 404 |
| | Liqueurs en bouteilles | | 19.37 — | 3,874 |
| Boissons fermentées | Bières | en cercles | 131.57 — | 2,632 |
| | | en bouteilles | 140.05 — | 5,602 |
| | Vinaigres en cercles | | 851.12 — | 21,278 |
| | Vins | en cercles | 87,405 63 — | 7,866,507 |
| | | en bouteilles | 454.09 — | 163,472 |
| Cacao | brut | | 77,946 kilogr. | 109,125 |
| | préparé (y compris le chocolat) | | 640 — | 1,920 |
| Café | | | 1,028,812 — | 1,234,575 |
| Caoutchouc | brut | | 1,455 — | 5,092 |
| | ouvré | | » | 150 |
| Cire brute | | | 92,558 — | 370,232 |
| Conserves alimentaires | à l'eau-de-vie et au sucre | | 537 — | 1,503 |
| | autres | | 22,055 — | 55,092 |
| Coton | | | 758,006 — | 1,819,214 |
| Cuivre et nickel | bruts | | 939 — | 15,678 |
| | battus, étirés et laminés | | 6,755 — | 15,306 |
| | ouvrés | | » | 43 |
| Drilles et chiffons | | | 26,393 — | 7,918 |
| | | A reporter. | » | 11,959,926 |

| MARCHANDISES. | | QUANTITÉS. | VALEURS. |
|---|---|---|---|
| | Report | » | Fr. 11,959,926 |
| Drogueries | | 417,465 kilogr. | 709,726 |
| Écorces à tan | | 738,185 — | 147,637 |
| Engrais | | 50,239 — | 12,560 |
| Épiceries | | » | 4,531 |
| Étain ouvré | | » | 25 |
| Fer | Minerais et limailles | 448,078 — | 12,098 |
| | Fonte brute et vieux fers | 800 — | 64 |
| Fer. — Ouvrages de fer, autres que clous | | 819 — | 160 |
| Fer-blanc ouvré | | » | 279 |
| Filaments végétaux | Chanvre | 10,546 — | 11,601 |
| | Autres que chanvre, étoupe et lin | 73,554 — | 44,132 |
| Fils de coton écrus et blanchis | | 11 — | 77 |
| Fromages | | 561 — | 840 |
| Fruits | Amandes | 26,340 — | 52,680 |
| | Citrons, limons et oranges | 27,981 — | 8,394 |
| | Figues | 7,910 — | 3,559 |
| | Pruneaux | 546,866 — | 492,180 |
| | Raisins secs | 87,741 — | 30,192 |
| | autres : secs | » | 16,599 |
| | autres : verts | » | 494 |
| Graines | oléagineuses | 79,919 — | 31,967 |
| | autres | 12,019 — | 7,212 |
| Grains | Froment, épeautre et méteil | 384,026 — | 107,779 |
| | Seigle | 427,203 — | 89,713 |
| | Orge, escourgeon et drèche | 1,894,512 — | 416,794 |
| | Pois, lentilles, fèves, féveroles et vesces | 18,848 — | 4,712 |
| | Avoine, maïs et sarrasin | 39,740 — | 8,345 |
| | Farines, son, fécules et moutures de toute espèce | 21,210 — | 9,545 |
| | Pâtes : Amidon | 570 — | 342 |
| | Pâtes : Biscuit, macaroni, pain, pain d'épice, vermicelle, etc. | 6,535 — | 5,881 |
| Graisses | | 476,980 — | 524,678 |
| Habillements | | » | 2,761 |
| Huiles | alimentaires | 14,586 — | 36,465 |
| | autres | 124,788 — | 149,745 |
| Laines | | 52,106 — | 99,002 |
| | A reporter | » | 15,002,695 |

| MARCHANDISES. | | QUANTITÉS. | VALEURS. |
|---|---|---|---|
| | Report | » | Fr. 15,002,695 |
| Machines et mécaniques | de fonte | 11,835 kilogr. | 7,101 |
| | de fer et d'acier | 1,048 — | 1,783 |
| | de bois | » | 75 |
| | de cuivre et de toute autre matière | 48 — | 216 |
| Matières animales brutes non spécialement tarifées | | » | 110,000 |
| Mercerie et quincaillerie | | » | 18,995 |
| Métaux, minéraux et terres non dénommées | | 721,498 — | 101,010 |
| Miel | | 270,126 — | 216,102 |
| Objets d'art et de collection | | » | 540 |
| Papiers autres qu'à meubler | | 1,091 — | 1,309 |
| Parfumerie | | » | 2,000 |
| Peaux | brutes | 1,017,641 — | 1,729,990 |
| | tannées, corroyées et autrement préparées et apprêtées | 4 — | 25 |
| | Ouvrages de cuir et de peau autres que ganterie | » | 1,166 |
| Pierres brutes, taillées et sciées | | 641,544 — | 14,756 |
| Poissons | | 190,033 — | 66,511 |
| Poteries | communes | 100 — | 15 |
| | porcelaines | » | 185 |
| Produits chimiques | | » | 98,227 |
| Produits typographiques | Livres en feuille et brochés | 54 — | 324 |
| | Autres | » | 345 |
| Résines et bitumes | Huile de pétrole brute | 595 — | 238 |
| | Autres | 7,027,162 — | 1,756,792 |
| Riz | en paille et non pelés | 90,328 — | 22,582 |
| | pelés | 2,691 — | 942 |
| Savons ordinaires | | 20,824 — | 24,989 |
| Sel brut | | 1,960,250 — | 78,410 |
| Sirops et mélasses | | 434,203 — | 130,261 |
| Sucres | bruts | 110,380 — | 80,577 |
| | raffinés | 332 — | 286 |
| Tabacs | non fabriqués, en feuilles et en rouleaux | 320,432 — | 416,561 |
| | fabriqués, cigares | 1,790 — | 44,750 |
| Teintures et couleurs | Indigo | 742 — | 16,324 |
| | Autres (y compris les bois de teinture) | 1,264,215 — | 442,475 |
| Thés | | 6,446 — | 45,122 |
| | A reporter | » | 20,433,679 |

| MARCHANDISES. | | | QUANTITÉS. | VALEURS. |
|---|---|---|---|---|
| | | | | Fr. |
| | | Report . . . . . | » | 20,433,679 |
| Tissus . . | de laine . . . . . | Coatings, duffels, calmoucks et autres tissus lourds. | » | 2,408 |
| | | tous autres, légers . . . . | » | 32 |
| | de lin, de chanvre et de jute. — Toiles unies et croisées | écrues . . . . . | » | 25,965 |
| | | blanches et imprimées . . | » | 57 |
| | | teintes . . . . . | » | 200 |
| | | autres. . . . . | » | 4,302 |
| | Tulles, dentelles et blondes de coton . . . . . | | » | 315 |
| | Tous autres, non dénommés . . . . . | | » | 7,433 |
| Végétaux et substances végétales (y compris les balais communs) . . . | | | » | 6,825 |
| Verreries | Verre de vitrage . . . . . | | » | 720 |
| | communes (bouteilles et objets de verre à bouteilles . . | | 21 kilogr. | 2 |
| | ordinaires (simplement coulées) . . . . . | | » | 250 |
| Viandes . . . . . | | | 12,263 — | 17,167 |
| Zinc non ouvré . . . . . | | | 5,721 — | 2,575 |
| | | Total . . . . . | » | 20,501,920 |

ANNEXE N° 4.

*Tableau des exportations de Belgique vers la France par voie de mer* (1869).

| Marchandises. | Quantités. | Valeurs. Francs. |
|---|---|---|
| Acier fondu brut | 3,338 kilogr. | 1,669 |
| — ouvré | 1,516 — | 4,548 |
| Armes | » — | 418,200 |
| Beurre frais ou salé | 46 — | 129 |
| Bois de construction de chêne et de noyer, en grume ou non sciés | 1 mèt. cube. | 110 |
| — autres, en grume | 53 — | 2,120 |
| — — sciés | 273 — | 16,380 |
| Bois d'ébénisterie, en grume ou non sciés | 27,504 — | 9,626 |
| — ouvrés | » — | 22,461 |
| Boissons distillées (eaux-de-vie de toute esp.) | 177.54 hectolitres. | 16,091 |
| — fermentées (bières en cercle) | 19.25 — | 585 |
| — — vins en cercle | 348.77 — | 31,390 |
| — — — en bouteilles | 15.58 — | 5,609 |
| Bougies et chandelles | 640,492 kilogramm[s]. | 1,601,231 |
| Café | 29,182 — | 35,048 |
| Cendres non spécialement tarifées | 84,875 — | 1,698 |
| Charbons de terre. Houille | 145 tonnes. | 2,175 |
| — Coke | 50 — | 1,100 |
| Cire brute | 354 kilogrammes. | 1,416 |
| Conserves alimentaires (à l'eau-de-vie) | 150 — | 420 |
| — autres | 235 — | 564 |
| Cordages | 2,694 — | 3,502 |
| Cuivre et nickel (battus, étirés, laminés) | 8,641 — | 19,874 |
| — ouvrés | » — | 5.260 |
| Drilles et chiffons | 14,550 — | 4,365 |
| Drogueries | 5,798 — | 6,378 |
| Engrais | 440,631 — | 110,658 |
| Fer. Fonte brute et vieux fers | 28,772 — | 2,302 |
| — battu, étiré, laminé (fils) | 2,125 — | 850 |
| — — (rails) | 9,941,271 — | 1,491,191 |
| — — (tôles) | 117,969 — | 25,953 |
| — — (autres) | 1.837,393 — | 312,357 |
| — ouvrages de fer (clous) | 99,586 — | 44,814 |
| — — (autres) | 152,996 — | 76,499 |
| Fers (ouvrages de fonte) | 41,986 — | 8,397 |
| Fer-blanc ouvré | » — | 1,400 |
| Filaments végétaux. Chanvre | 407 — | 448 |
| — Lin | 158 — | 316 |
| A reporter. | | 4,286,934 |

| Marchandises. | Quantités. | | Valeurs. Francs. |
|---|---|---|---|
| Report. . . | | | 4,286,934 |
| Fils de coton teints et ourdis. . . . . | 65 | kilogrammes. | 520 |
| — de laine, forts et teints . . . . . | 883 | — | 7,064 |
| — de lin, de chanvre, de jute, non torts et non teints . . . . . | 731 | — | 4,386 |
| — — torts et teints . . . | 14,201 | — | 100,810 |
| Fromages . . . . . | 28 | — | 42 |
| Graines oléagineuses . . . . . | 8,745 | — | 3,498 |
| — autres . . . . . | 21,175 | — | 13,764 |
| Grains (pois, lentilles, fèves, etc.) . . . . | 14,708 | — | 3,680 |
| — (avoine, maïs et sarrasin). . . . . | 4,950 | — | 1,039 |
| — (farines, sons, fécules et moutures). . | 107.680 | — | 26,920 |
| — (amidon). . . . . | 349,574 | — | 209,744 |
| — (biscuit, macaroni, pain d'épice, pain, semoulle, vermicelle) . . . . . | 218 | — | 153 |
| Graisses . . . . . | 261.241 | — | 287,365 |
| Habillements . . . . . | » | — | 18,375 |
| Houblon. . . . . | 145 | — | 174 |
| Huiles (autres) . . . . . | 23,443 | — | 28,132 |
| Instruments de musique . . . . . | » | — | 3,280 |
| Légumes (pommes de terre) . . . . . | 388 | — | 27 |
| Machines et mécaniques, de fonte . . . . | 6,985 | — | 4,191 |
| — de fer et acier . . | 7,197 | — | 12,235 |
| Matières animales brutes (non spécialement tarifées) . . . . . | » | — | 63,000 |
| Mercerie et quincaillerie . . . . . | » | — | 117,468 |
| Métaux, minéraux et terres non dénommées . | 127,114 | — | 5,084 |
| Objets d'art et de collection . . . . . | » | — | 1,900 |
| Papiers à meubler . . . . . | 30,691 | — | 76,728 |
| — autres . . . . . | 575,062 | — | 690,075 |
| Peaux brutes . . . . . | 692,944 | — | 1,178,005 |
| — tannées, corroyées et autrem$^{t}$ préparées. | 55 | — | 264 |
| — (ouvrages de peau), autres . . . . | » | — | 500 |
| Pierres brutes, taillées et sciées. . . . . | 326,005 | — | 7,498 |
| — polies et sculptées . . . . | » | — | 2,545 |
| Plomb non ouvré . . . . . | 305 | — | 152 |
| Poteries (objets de terre cuite) . . . . . | 13,963 | — | 307 |
| — communes . . . . . | 60,367 | — | 9,055 |
| — faïences . . . . . | 123 | — | 123 |
| — porcelaines . . . . . | 80 | — | 375 |
| Produits chimiques (carbonate de soude) . . | 7,402 | — | 1,480 |
| Produits chimiques, autres . . . . . | » | — | 110,543 |
| Produits typographiques, livres en feuilles et brochés . . . . . | » | — | 1,416,822 |
| Récoltes et fourrages . . . . . | 52,700 | — | 5,270 |
| Huile de pétrole raffinée . . . . . | 19,550 | — | 11,730 |
| Savons ordinaires . . . . . | 22,504 | — | 27,005 |
| — parfumés . . . . . | 1,092 | — | 7,644 |
| Soufre . . . . . | 201,336 | — | 40,267 |
| Tabacs non fabriqués . . . . . | 75,428 | — | 98,057 |
| A reporter . . . . . | | | 8,884,230 |

| Marchandises. | Quantités. | Valeurs. Fr. |
|---|---|---|
| Report . . . . . | | 8,884,230 |
| Tabacs. Cigares. . . . . | 26,459 kilogr. | 320,060 |
| — autres . . . . . | 66,544 — | 133,088 |
| Teintures et couleurs (y compris les bois de teinture) . . . . . | 111,880 — | 39,158 |
| Tissus de cotons écrus. . . . . | 19,921 — | 75,684 |
| — blanchis . . . . . | 2,168 — | 13,090 |
| — teints. . . . . | 142,633 — | 752,092 |
| — imprimés . . . . . | 6,679 — | 49,268 |
| Tissus de laine, légers. . . . . | 28,172 — | 362,936 |
| Tissus de lin, de chanvre, de jute : toiles unies écrues . . . . . | 2,979 — | 20,262 |
| — — blanches. . . . . | 18,364 — | 220,368 |
| — — teintes . . . . . | 1,232 — | 9,856 |
| — — autres . . . . . | » — | 602.919 |
| Tissus de soie . . . . . | 20 — | 3,600 |
| Tissus non dénommés . . . . . | » — | 23,800 |
| Végétaux et substances végétales. . . . . | » — | 40,800 |
| Verreries : verre cassé, groisil . . . . . | 4,250 — | 425 |
| — glaces . . . . . | » — | 10,060 |
| — verre de vitrage . . . . . | 113,072 — | 30,529 |
| — communes (bouteilles) . . . . | 13,661 — | 1,093 |
| — ordinaires . . . . . | 12,916 — | 10,753 |
| Viandes . . . . . | 2,871 — | 4,019 |
| Zinc non ouvré . . . . . | 547,729 — | 181,637 |
| Total . . . . . | | 11,789,727 |

ANNEXE N° 5.

*Convention de navigation conclue, le 1er mai 1861, entre la Belgique et la France.*

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté l'Empereur des Français, animés d'un égal désir de contribuer au développement des relations commerciales et maritimes entre les deux pays, en assurant à leurs pavillons respectifs la jouissance d'un régime réciproquement avantageux, ont résolu de conclure à cet effet une convention, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges, M. Firmin Rogier, Grand Officier de l'Ordre de Léopold, décoré de la Croix de Fer, Grand Officier de l'Ordre Impérial de la Légion d'Honneur, etc., etc., Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté l'Empereur des Français,

Et M. Charles Liedts, Grand Officier de l'Ordre de Léopold, décoré de la Croix de Fer, Grand Officier de l'Ordre Impérial de la Légion d'Honneur, etc., etc., Son Ministre d'État en mission extraordinaire près Sa Majesté l'Empereur des Français,

Et Sa Majesté l'Empereur des Français, M. Thouvenel, Sénateur de l'Empire, Grand'Croix de Son Ordre Impérial de la Légion d'Honneur, chevalier de l'Ordre de Léopold de Belgique, etc., etc., Son Ministre et Secrétaire d'État au Département des Affaires Etrangères,

Et M. Rouher, Sénateur de l'Empire, Grand'Croix de Son Ordre Impérial de la Légion d'Honneur, etc., etc., Son Ministre et Secrétaire d'Etat au Département de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics,

Lesquels, après avoir échangé leurs Pleins Pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER.

Il y aura pleine et entière liberté de commerce et de navigation entre les sujets des deux Hautes Parties contractantes : ils ne payeront pas, à raison de leur commerce ou de leur industrie, dans les ports, villes ou lieux quelconques des deux Etats, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident temporairement, de droits, taxes ou impôts, sous quelque dénomination que ce soit, autres ou plus élevés que ceux qui se percevront sur les nationaux ; et les priviléges, immunités et autres faveurs quelconques dont jouissent, en matière de commerce, les citoyens de l'un des deux Etats, seront communs à ceux de l'autre.

ART. 2.

Les navires français venant directement des ports de France, avec charge-

ment, et sans chargement de tout port quelconque, ne payeront dans les ports de Belgique, soit à l'entrée, soit à la sortie, soit durant leur séjour, d'autres ni de plus forts droits de tonnage, de pilotage, de quarantaine, de port, de phares, ou autres charges qui pèsent sur la coque du navire, sous quelque dénomination que ce soit, perçus au profit de l'Etat, des communes, des corporations locales, de particuliers ou établissements quelconques, que ceux dont sont ou seront passibles, en Belgique, les navires belges venant des mêmes lieux et ayant la même destination.

Par reciprocité, et jusqu'à ce qu'il convienne à la Belgique d'exempter ses propres navires de tout droit de tonnage, comme la France le fait pour les siens, les navires belges venant directement des ports de Belgique avec chargement, et sans chargement, de tout port quelconque, ne payeront dans les ports de France, soit à l'entrée, soit à la sortie, soit durant leur séjour, d'autres ni de plus forts droits de tonnage que ceux que les navires français auront à payer en Belgique, conformément à la stipulation qui précède. Ils seront, d'ailleurs, assimilés aux navires français pour tous les autres droits ou charges énumérés dans le présent article.

Les exceptions à la franchise de pavillon qui atteindraient en France les navires français venant d'ailleurs que de Belgique, ou allant ailleurs qu'en Belgique, seront communes aux navires belges faisant les mêmes voyages, et cette disposition sera réciproquement applicable en Belgique aux navires français.

ART. 3.

Seront complétement affranchis des droits de tonnage et d'expédition dans les ports respectifs :

1° Les navires qui, entrés sur lest, de quelque lieu que ce soit, en ressortiront sur lest ;

2° Les navires qui, passant d'un port de l'un des deux Etats dans un ou plusieurs ports du même Etat, soit pour y déposer tout ou partie de leur cargaison, soit pour y composer ou compléter leur chargement, justifieront avoir déjà acquitté ces droits ;

3° Les navires qui, entrés avec chargement dans un port, soit volontairement, soit en relâche forcée, en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce.

Ne seront pas considérés, en cas de relâche forcée, comme opération de commerce, le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire, le transbordement sur un autre navire, en cas d'innavigabilité du premier, les dépenses nécessaires au ravitaillement des équipages et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

ART. 4.

Le pavillon français continuera à jouir en Belgique du remboursement du droit de péage sur l'Escaut, tant que le pavillon belge en jouira lui-même.

ART. 5.

Les navires des deux nations naviguant au cabotage seront traités, de part et d'autre, sur le même pied que les navires des nations les plus favorisées.

ART. 6.

Les deux Hautes Parties contractantes se réservent la faculté d'imposer sur tout article mentionné dans le présent traité, ou sur tout autre article, des droits de débarquement ou d'embarquement affectés à la dépense des établissements nécessaires au port d'importation et d'exportation.

Mais, en ce qui concerne le placement des navires, leur chargement ou leur déchargement dans les ports, rades, hâvres ou bassins, et généralement pour toutes les formalités ou dispositions quelconques, auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leurs équipages et leurs cargaisons, il ne sera accordé aux navires nationaux, dans l'un des deux États, aucun privilége, ni aucune faveur qui ne le soit également aux navires de l'autre Puissance, la volonté des Hautes Parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, les bâtiments français et les bâtiments belges soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

ART. 7.

La nationalité des bâtiments sera admise, de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen des titres et patentes délivrés par les autorités compétentes aux capitaines, patrons et bateliers.

ART. 8.

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 de la France ou de la Belgique par les 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 de même nature, plus forts que ceux auxquels seront soumises les marchandises apportées par navires nationaux.

ART. 9.

Les marchandises de toute nature importées directement de Belgique en France, sous pavillon belge et, réciproquement, les marchandises de toute nature, importées directement de France en Belgique 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.

Le pavillon français est assimilé au pavillon belge pour l'importation du sel brut de toute provenance.

ART. 10.

Le bénéfice des art. 2 et 8 du présent traité est acquis aux bâtiments français se rendant, chargés ou sur lest, des ports de l'Algérie en Belgique et vice-versâ.

Les bâtiments sous pavillon belge employés au même intercours jouiront dans les ports de l'Algérie d'une réduction de 50 p. % sur le taux général des droits de tonnage.

ART. 11.

Les marchandises de toute nature qui seront exportées de Belgique par navires français ou de France par navires belges, 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, dans chacun des deux pays, à la navigation nationale.

ART. 12.

Les navires français entrant dans un port de Belgique et, réciproquement, les navires belges entrant dans un port de France, 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 leur 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, aucuns droits de douane, sauf ceux de surveillance, lesquels d'ailleurs ne pourront être perçus qu'au taux fixé pour la navigation nationale.

ART. 13.

Les stipulations des art. 1, 2, 6, 7, 8, 10, 11 et 12 s'appliquent tant à la navigation par rivières et par canaux qu'à la navigation maritime, de manière que nommément par rapport aux droits de douane, aux droits de navigation pesant, soit sur les navires, soit sur les cargaisons, ainsi qu'à tout autre droit ou charge, de quelque nature ou dénomination que ce soit, les navires ou bateaux appartenant à l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que leurs chargements, ne pourront être grevés de droits autres ou plus élevés que ceux dont sont ou seront frappés les navires ou bateaux nationaux et leurs chargements; ils ne pourront non plus être soumis à des formalités ares ou plus onéreuses que celles auxquelles sont assujettis les navires ou bateaux nationaux et leurs chargements.

Les bateliers belges naviguant dans les eaux intérieures de la France et, réciproquement, les bateliers français naviguant dans les eaux intérieures de

la Belgique, jouiront du même traitement que les bateliers nationaux, quant au droit de patente.

ART. 14.

Il est fait exception aux stipulations de la présente convention, en ce qui concerne les avantages dont les produits de la pêche nationale sont ou pourront être l'objet dans l'un ou l'autre pays.

ART. 15.

Les consuls, vice-consuls et agents consulaires de chacune des deux 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 desdits bâtiments.

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 desdites pièces dûment certifiée par eux, que les hommes qu'ils réclament ont réellement fait partie dudit équipage.

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

Lesdits déserteurs, lorsqu'ils auront été arrêtés, resteront à la disposition des consuls, vice-consuls ou 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 le pays desdits agents, sur un navire de la même ou de toute autre nation.

Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans le délai de deux mois, à compter du jour de leur 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, lesdits 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 délit à terre, son extradition pourra être différée par les autorités locales jusqu'à ce que le tribunal compétent ait duement statué sur le dernier délit 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 lieu, sont exceptés des stipulations du présent article.

ART. 16.

Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires belges naufragés sur les côtes de France, seront dirigées par les consuls ou vice-consuls de Belgique et, réciproquement, les consuls et vice-consuls français dirigeront

les opérations relatives au sauvetage des navires de leur nation, naufragés ou échoués sur les côtes de Belgique.

L'intervention des autorités locales aura seulement lieu dans les deux pays 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 ou vice-consuls, les autorités locales devront, d'ailleurs, prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés.

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.

ART. 17.

Lesdits consuls, vice-consuls et chanceliers des Hautes Parties contractantes jouiront respectivement, dans les deux pays, des avantages de toute sorte accordés ou qui pourront être accordés à ceux de la nation la plus favorisée : le tout, bien entendu, sous condition de réciprocité.

ART. 18.

Les deux Hautes Parties contractantes ne pourront accorder aucun privilége, faveur ou immunité concernant le commerce ou la navigation à un autre Etat, qui ne soit aussi, et à l'instant, étendu à leurs sujets respectifs.

ART. 19.

La présente convention qui remplacera celle du 17 novembre 1849, restera en vigueur pendant dix années à partir du jour de l'échange des ratifications. Dans le cas où aucune des deux Hautes Parties contractantes n'aurait signifié douze mois avant l'expiration de ladite période de dix années, son intention d'en faire cesser les effets, la convention continuera à rester en vigueur encore une année et ainsi de suite d'année en année, jusqu'à l'expiration d'une année à partir du jour où l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes l'aura dénoncée.

ART. 20.

Les ratifications de la présente convention seront échangées à Paris en même temps que celles du traité de commerce et de la convention littéraire, signés sous la date de ce jour, dans le délai de deux mois ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les Plenipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait en double expédition à Paris, le premier jour du mois de mai de l'an de grâce mil huit cent soixante-un.

(*L. S.*) ROGIER.

(*L. S.*) LIEDTS.

(*L. S.*) THOUVENEL.

(*L. S.*) ROUHER.

# TABLE DES MATIÈRES.


Pages.

Exposé des motifs . . . . . 1

Projet de loi . . . . . 3

Texte de la convention . . . . . 4

Annexe n° 1. Tableau des navires venus de France en Belgique. . . . . 9

— n° 2. Tableau des navires sortis de Belgique pour la France . . . . 10

— n° 3. Tableau des importations de France en Belgique par voie de mer, en 1869 . . . . . 11

— n° 4. Tableau des exportations de Belgique vers la France par voie de mer, en 1869. . . . . 13

— n° 5. Convention de navigation entre la Belgique et la France, du 1er mai 1861. . . . . 18