(N° 237.)

Chambre des Représentants.

Séance du 3 Mai 1854.

Traité de navigation conclu, le 2 mai 1854, entre la Belgique et l'Autriche.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

Nous avons trois sortes d'arrangements commerciaux.

Les uns consacrent l'assimilation des pavillons, mais seulement pour ce qui concerne les taxes applicables à la coque des navires, telles que droits de tonnage, de pilotage, etc. Ce sont de simples conventions de navigation qui n'établissent qu'une réciprocité fort incomplète. De ce nombre sont, par exemple, les conventions encore en vigueur avec le Danemark, le Hanovre et quelques autres pays.

Les autres, plus larges dans leurs stipulations, règlent à la fois les taxes qui atteignent le corps du navire et, sauf certaines restrictions, les droits qui pèsent sur la cargaison elle-même. Tels sont nos traités avec les États-Unis, la France (1849), la Russie, l'Angleterre.

Il est, enfin, des traités qui ont pour caractère dominant de sanctionner des réductions spéciales de tarif en faveur de produits déterminés. C'est à cette classe qu'appartiennent le traité avec les Pays-Bas, dont cet État semble être à la veille de rendre les clauses d'application générale, et le traité avec la France qui vient d'être signé pour un terme de cinq années.

Entre la Belgique et l'Empire d'Autriche il n'existait qu'un arrangement de la première catégorie, savoir la convention du 25 octobre 1841. Les deux Gouvernements ont pensé qu'il pouvait être utile d'élargir le cadre trop restreint de cet acte international, et ils se sont trouvés d'accord pour conclure, à cet effet, un traité qui porte la date du 2 de ce mois et que le Roi m'a chargé, Messieurs, de soumettre à votre examen.

De même que la convention de 1841, le nouveau traité stipule l'assimilation sans réserve des deux pavillons pour ce qui regarde les taxes de toute espèce qui frappent le corps des navires, les formalités de douane, les opérations de chargement et de déchargement, les cas de relâche et de naufrage.

Mais le traité du 2 mai va plus loin; il stipule aussi pour les taxes applicables à la cargaison.

D'une part, il garantit aux navires autrichiens et à leurs cargaisons, dans les ports belges, le traitement qui a été attribué aux navires britanniques et à leurs cargaisons par le traité du 27 octobre 1831, et il étend aux importations de l'Autriche les suppressions de droits de provenance qui ont été accordées à l'Angleterre par le même traité.

De l'autre, il assure aux navires belges et à leurs cargaisons, dans les ports de l'empire, le traitement de la nation la plus favorisée, et, comme le pavillon autrichien n'est doté d'aucun privilége qui ne soit commun aux pavillons favorisés, nos navires et leurs cargaisons jouiront, de fait, du traitement national en Autriche et seront, en outre, appelés à partager toutes les faveurs différentielles que le gouvernement impérial pourrait éventuellement concéder à des marines tierces. Cette considération, jointe à ce fait que nous vendons à l'Autriche plus que nous ne lui achetons, et appuyée, d'ailleurs, sur l'état de nos rapports avec cette puissance et sur les précédents posés dans nos traités de navigation avec la Russie, l'Angleterre, etc., explique tout naturellement la clause qui accorde aux navires autrichiens le remboursement du péage de l'Escaut, avantage dont ils ont, du reste, la possession non interrompue depuis 1839.

A la sortie, le traité place les deux pavillons sur un pied d'égalité parfaite. Les marchandises de toute espèce, sans distinction d'origine ou de destination, pourront être exportées de Belgique par navires autrichiens, ou d'Autriche par navires belges sans avoir à supporter d'autres droits, sans être assujetties à d'autres formalités que si l'expédition avait lieu sous pavillon national.

L'établissement et les prérogatives des consuls font l'objet des dispositions qui sont d'usage en cette matière. Le traité renferme, quant aux matelots déserteurs, une stipulation dont l'expérience a fait sentir la nécessité.

Il contient, en faveur des sujets de l'une des parties qui exercent un commerce ou une industrie dans les États de l'autre, une clause générale qui ne figurait pas, non plus, dans la convention de 1841. Le traité du 2 mai veut qu'en pareil cas les sujets respectifs ne payent point de droits, taxes ou impôts autres ou plus élevés que ceux qui se percevront sur les nationaux; tous les priviléges, immunités ou faveurs dont jouissent, en matière de commerce ou d'industrie, les sujets de l'une des parties contractantes, seront étendus à ceux de l'autre. Il est convenu que cette clause est subordonnée, de part et d'autre, à la condition de se conformer aux lois et règlements du pays. Il a aussi été entendu qu'elle n'a pas une portée telle qu'aucune distinction ne pût être maintenue entre les sujets des deux parties pour ce qui concerne la jouissance du pavillon, la propriété ou le commandement des navires nationaux et autres cas analogues. Enfin, l'on a décidé que la patente des voyageurs de commerce serait abaissée à un taux qui sera ultérieurement fixé de commun accord.

Tel est, Messieurs, l'arrangement qui est intervenu, il y a deux jours, entre la Belgique et l'Autriche. Aux dispositions que j'ai passées en revue vous aurez reconnu qu'il appartient à la deuxième des catégories indiquées au début du présent exposé.

Fallait-il aller au-delà? Fallait-il stipuler des réductions réciproques de tarif?

L'Autriche a, depuis peu, abaissé les barrières que rencontraient les produits étrangers à l'entrée de son territoire. Tout en faisant remarquer que plusieurs de nos produits se trouvent ainsi dégrévés plus ou moins sensiblement, et en promettant le plus bienveillant accueil aux propositions que nous pourrions lui faire plus tard, elle a exprimé le désir qu'avant de faire de nouveaux pas dans cette voie, on permît à son nouveau tarif de subir l'épreuve de l'expérience. De notre côté, nous sommes nous-mêmes, quant à notre législation douanière et à nos traités, dans des circonstances qui offrent, sous plus d'un aspect, les caractères d'une situation transitoire. La question a plus d'une fois été posée devant vous de savoir si, sans nécessité absolue, il est encore de notre intérêt de souscrire à des combinaisons différentielles. Quoi qu'il en soit, Messieurs, il a été convenu entre les plénipotentiaires que les questions de tarif seraient réservées pour une époque plus opportune et je ne mets pas en doute que vos vues à cet égard ne s'accordent avec celles qui ont guidé le Gouvernement du Roi. Tel qu'il est, le traité du 2 mai ne peut qu'influer d'une manière heureuse sur nos relations avec l'un des marchés importants de l'Europe ; il leur apporte des garanties nouvelles et il leur assure cette sécurité qui est la base indispensable des affaires commerciales ; il fortifiera, en même temps, les bons rapports entre deux pays qu'unissent déjà tant de liens et je suis certain que la Chambre saura faire à cette considération toute la part qui lui est si justement due.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

H. DE BROUCKERE.

PROJET DE LOI.

LEOPOLD, 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.

Le traité de navigation conclu, le 2 mai 1854, entre la Belgique et l'Autriche sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 3 mai 1854.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

H. de Brouckere.

TRAITÉ.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, etc., etc Voulant se donner un nouveau gage de l'amitié qui les unit si heureusement et aider en même temps au développement des relations commerciales entre Leurs États, ont résolu de conclure un traité et dans ce but ont nommé pour leurs plénipotentiaires respectifs, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges, le sieur Henri de Brouckere, son Ministre d'État et son Ministre des Affaires Étrangères, officier de l'Ordre de Léopold, décoré de la croix de Fer. Grand'Croix de l'Ordre de la Branche Ernestine de Saxe, Grand'-Croix de l'Ordre impérial autrichien de Léopold, chevalier de première classe de l'Ordre royal de l'Aigle Rouge, Grand'Croix de l'Ordre des SS. Maurice et Lazare, de l'Ordre royal de Charles III, de l'Ordre de Saint-Grégoire, de l'Ordre du Christ de Portugal, de l'Ordre royal de Saint-Louis de Parme, Commandeur de l'Ordre du Lion Néerlandais.

Et Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, le baron Maximilien de Vrints de Treuenfeld, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges, Commandeur de l'Ordre Impérial de Léopold, Chevalier Honoraire de l'Ordre de S^t^-Jean de Jérusalem, Grand'-Croix de l'Ordre de Léopold de Belgique, de S^te^-Anne de Russie et du Danebrog, Chambellan de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique.

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 entre les sujets des Hautes Parties contractantes, en ce sens que les mêmes facilités, sécurité et protection dont jouissent les nationaux sont garanties des deux parts. En conséquence, les sujets respectifs ne payeront point, à raison de leur commerce ou de leur industrie, dans les ports, villes ou lieux quelconques des deux Hautes Parties contractantes, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident temporairement, des droits, taxes ou impôts autres ou plus élevés que ceux qui se percevront sur les nationaux et les priviléges, immunités et autres faveurs dont jouiront, en matière de commerce ou d'industrie, d'après les lois et règlements en vigueur, les sujets des deux Hautes Parties contractantes, seront communs à ceux de l'autre, avec l'obligation de se soumettre aux mêmes lois et règlements.

La patente dont sont passibles dans les États des deux Hautes Parties contractantes, les voyageurs de commerce respectifs, sera réduite, de part et d'autre, à un taux uniforme à fixer d'un commun accord

ART 2.

Il sera permis aux navires de chacune des Hautes Parties contractantes, soit chargés, soit sur lest, de fréquenter librement et sur le même pied que les bâtiments nationaux toutes les baies, rivières, ports, rades et ancrages ouverts au commerce dans les deux pays.

ART 3

Cette liberté de navigation comprend pour les navires et sujets des deux Hautes Parties contractantes, la faculté de faire le commerce d'entrée et de sortie dans la même étendue que les navires et sujets nationaux, tout comme aussi la faculté de se livrer à toutes les opérations commerciales dont l'exercice est permis en vertu des lois.

Quant au transport des personnes et des marchandises d'un port à l'autre, dans les États respectifs des Hautes Parties contractantes, la liberté de commerce est réciproquement soumise aux restrictions généralement existantes pour la navigation des nations étrangères les plus favorisées dans chacun des deux pays, sans que pour cela le commerce réciproque provenant des ports étrangers, ou dirigé vers de tels ports, ait à éprouver aucune limitation

ART 4

Dans toute l'étendue des États de chacune des deux Hautes Parties contractantes, les navires de l'autre partie, quelle que soit leur provenance ou leur destination, seront traités sur le même pied que les navires nationaux, soit à leur entrée, soit pendant leur séjour ou à leur sortie, tant à l'égard des droits de tonnage, d'ancrage, de pilotage, de quai, de port, de phare, et en général des droits quelconques de navigation, sous quelque dénomination que ce soit, qu'à l'egard des droits de quarantaine, de santé, d'entrepôt, d'emmagasinage, s'il y a lieu de telle sorte que ces droits ne peuvent être ni plus élevés, ni perçus sous des conditions ou des formes plus onéreuses que les droits acquittés par les navires nationaux

ART 5

Les navires belges et leurs cargaisons, soit qu'ils arrivent directement de Belgique, soit qu'ils viennent d'ailleurs, jouiront, dans les ports de l'Empire, du traitement de la nation la plus favorisée ; de leur côte, les navires autrichiens et leur cargaison, soit qu'ils arrivent directement des ports de l'Empire, soit qu'ils viennent d'ailleurs, seront traités en Belgique, quant aux droits afférents à leurs cargaisons, de la même manière que le sont, dans les mêmes cas, les navires de la Grande-Bretagne et leurs cargaisons, en vertu du traité conclu le 27 octobre 1851 entre la Belgique et cette puissance, et seront également étendues aux importations des ports autrichiens toutes les suppressions de droits de provenance, attribuées à la Grande-Bretagne, par le même traité.

ART. 6.

En tout ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et déchargement dans les ports, rades, bassins, havres de l'un des deux États, et généralement pour toutes les formalités ou dispositions quelconques auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leur chargement et leur équipage, il est également convenu qu'il ne sera accordé aux navires nationaux aucun privilége ni faveur qui ne le soit également à ceux de l'autre État, la volonté des deux souverains étant que, sous ce rapport aussi, les bâtiments des deux États soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

ART. 7.

Seront considérés comme navires belges et autrichiens, ceux qui naviguent avec des lettres de mer de leur gouvernement, nécessaires pour la légitimation du navire et du capitaine, et qui seront possédés conformément aux lois et règlements en vigueur dans leur pays respectif.

Dans le cas où l'une des Hautes Parties contractantes viendrait à changer les règlements relatifs aux lettres de mer, il en sera donné communication à l'autre partie pour autant que la connaissance de ces changements pourrait être de quelque intérêt pour elle.

ART. 8.

Il ne sera perçu dans les ports et rades des Hautes Parties contractantes, pour compte du trésor public, des navires de l'autre partie qui viendraient y relâcher par suite d'une circonstance forcée, aucune espèce de droit de navigation et de port, pour autant que les motifs d'une telle relâche forcée soient réels et évidents ; que le navire n'y exerce aucune opération de commerce et qu'il ne s'arrête point au délà du temps où lesdits motifs de relâche forcée seraient venus à cesser. Dans les ports et rades respectifs où il pourrait y avoir à acquitter, en pareille circonstance, des droits autres que ceux perçus pour compte du fisc, les navires des deux États n'auront à payer que les droits qui pourraient être exigés des bâtiments appartenant aux nations les plus favorisées.

Il est bien entendu également que le déchargement, rechargement ou transbordage des marchandises à cause de leurs avaries ou des réparations indispensables du navire, de même que son approvisionnement, ne seront pas réputés comme opérations commerciales.

ART. 9.

Les objets de toute nature exportés par navires belges ou autrichiens, des ports de l'un ou de l'autre des deux États, vers quelque pays que ce soit ne seront pas assujettis à des droits ou formalités autres que ceux auxquels l'exportation par pavillon national est soumise.

ART. 10.

Le remboursement par la Belgique, du droit perçu sur la navigation de l'Escaut,

par le gouvernement des Pays-Bas, en vertu du paragraphe troisième de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, est garanti aux navires de l'empire d'Autriche.

ART. 11.

Chacune des Hautes Parties contractantes accorde à l'autre la faculté d'entretenir, dans les ports et places maritimes de commerce, où d'autres gouvernements étrangers jouissent déjà de la même prérogative, des consuls, vice-consuls ou agents commerciaux, qui jouiront de toute la protection et recevront toute l'assistance nécessaire pour remplir dûment leurs fonctions.

Les consuls, de quelque classe qu'ils soient, dûment nommés par leur gouvernement respectif, et après avoir obtenu l'exéquatur de celui dans le territoire duquel ils doivent résider, jouiront dans l'un et l'autre pays, tant dans leurs personnes que pour l'exercice de leurs fonctions, des priviléges dont jouissent les consuls des nations les plus favorisées.

ART. 12.

Les consuls respectifs pourront faire arrêter et renvoyer soit à bord, soit dans leur pays, les matelots qui auraient déserté des bâtiments de leur nation dans un des ports de l'autre. A cet effet, ils s'adresseront, par écrit, aux autorités locales compétentes et justifieront, par l'exhibition, en original ou en copie dûment certifiée, des registres du bâtiment ou du rôle d'équipage ou par d'autres documents officiels, que les individus qu'ils réclament faisaient partie dudit équipage; sur cette demande ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée. Il leur sera donné toute aide pour la recherche et l'arrestation des déserteurs, qui seront même détenus et gardés dans les maisons d'arrêt du pays à la réquisition et aux frais des consuls, jusqu'à ce que ces agents aient trouvé une occasion de les faire partir.

Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans un délai de deux mois à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause.

Il est entendu que les marins sujets de l'autre partie seront exceptés de la présente disposition, à moins qu'ils ne soient naturalisés citoyens de l'autre pays.

Si le déserteur avait commis quelque délit, son extradition sera différée jusqu'à ce que le tribunal, qui a droit d'en connaître, ait rendu son jugement et que celui-ci ait eu son effet.

ART. 13.

Les navires, marchandises et effets appartenant aux sujets belges ou autrichiens qui auraient été pris par des pirates, dans les limites de la juridiction de l'une des deux parties contractantes, ou en haute mer, et qui seraient conduits ou trouvés dans les ports, rivières, rades, baies de la domination de l'autre partie contractante, seront remis à leurs propriétaires en payant, s'il y a lieu, les frais de reprise qui seront déterminés par les tribunaux compétents, lorsque le droit de propriété aura été prouvé devant ces tribunaux et sur la réclamation qui devra en être faite dans le délai d'un an par les intéressés, par leurs fondés de pouvoirs ou par les agents des gouvernements respectifs.

ART. 14.

Relativement aux cas de naufrage, les Gouvernements respectifs s'engagent à prendre les dispositions nécessaires pour qu'il soit voué au sauvetage des navires de l'une des parties contractantes échoués sur les côtes des États de l'autre, ainsi que des personnes et objets de tout genre qui se trouvent à leur bord, les mêmes soins qui, en pareille circonstance, seraient apportés au sauvetage des bâtiments nationaux; ils s'engagent également à veiller à ce que les débris du navire, les papiers de bord, les espèces, effets, ustensiles, marchandises et autres objets de valeur soient mis sous bonne garde, ainsi que cela se pratique à l'égard des navires nationaux naufragés, et à ce que tous ces objets sauvés, ou bien le prix de leur vente, dans le cas où celle-ci aurait dû s'effectuer, soient fidèlement remis aux propriétaires ou à leurs fondés de pouvoirs; ou bien, à défaut des uns et des autres, à ce qu'il soit donné connaissance du fait au Gouvernement intéressé, par le canal de ses agents commerciaux les plus rapprochés, ou par toute autre voie, en mettant le tout à sa disposition de la manière qui sera le plus à sa convenance.

Chacun des deux Gouvernements prendra, en outre, les mesures nécessaires pour que, dans ces cas de naufrage, il ne soit exigé ni droits ni taxes plus élevés des sujets de l'autre partie contractante que de ses propres sujets.

ART. 15.

Le présent traité sera en vigueur pendant cinq années, à compter du jour de l'échange des ratifications; et si un an avant l'expiration de ce terme, ni l'une ni l'autre des deux parties contractantes n'annonce, par une déclaration officielle, son intention d'en faire cesser les effets, ledit traité restera encore obligatoire pendant une année pour les deux parties, et ainsi de suite jusqu'à l'expiration des douze mois qui suivront la déclaration officielle en question, à quelque époque qu'elle ait lieu.

ART. 16.

Le présent traité sera ratifié par S. M. le Roi des Belges et par S. M. l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, etc., etc., et les ratifications en seront échangées à Bruxelles dans un délai de quatre mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Bruxelles, en double original, le 2e jour du mois de mai de l'an de grâce mil huit cent cinquante-quatre.

(*L. S.*) H. DE BROUCKERE. (*L. S.*) MAXIMILIEN Bon DE VRINTS TREUENFELD.

ANNEXES.

N° 1.

Convention du 25 octobre 1841 entre la Belgique et l'Autriche.

AU NOM DE LA TRÈS-SAINTE ET INDIVISIBLE TRINITÉ,

S. M. le Roi des Belges et S. M. l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, etc., etc., désirant favoriser le développement des relations commerciales entre leurs États respectifs et consolider, par des stipulations formelles, la réciprocité qui existe déjà provisoirement dans les ports des deux pays, relativement aux droits de navigation, ont nommé des plénipotentiaires pour conclure une convention à cet effet, savoir :

S. M. le Roi des Belges, le baron Alphonse Albert Henri O'Sullivan de Grass de Scovaud, son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près S. M. impériale et royale apostolique, officier de l'Ordre de Léopold, décoré de l'Ordre impérial du Sultan de la première classe, en brillants, commandeur de l'Ordre de Saint-Grégoire-le-Grand, chevalier de l'Ordre de Sainte-Anne de Russie de la deuxième classe en brillants, etc., etc., etc. ;

Et S. M. l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, S. A. Clément-Wenceslas-Lothaire, prince de Metternich-Winnebourg, duc de Portella, comte de Kœnigswart, etc., grand d'Espagne de la première classe, chevalier de la Toison-d'Or, grand'croix de l'Ordre de Saint-Étienne de Hongrie, et de la décoration pour le Mérite civil, etc., chambellan, conseiller intime actuel de S. M. impériale et royale apostolique, son Ministre d'État et des conférences et chancelier de cour et d'État et de la maison impériale; lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ART. 1er. A dater de l'échange des ratifications de la présente convention, il sera permis aux navires de chacune des deux Hautes Parties contractances, soit chargés, soit sur lest, de fréquenter librement, et sur le même pied que les bâtiments nationaux, toutes les baies, rivières, ports, rades et ancrages ouverts au commerce maritime dans les pays respectifs.

ART. 2. Cette liberté de navigation comprend, pour les navires et sujets respectifs des deux Hautes Parties contractantes, la faculté de faire le commerce d'entrée et de sortie dans la même étendue que les navires et sujets nationaux, tout comme

aussi la faculté de se livrer à toutes les opérations commerciales dont l'exercice est permis en vertu des lois.

Quant au transport des personnes et des marchandises d'un port à l'autre, dans les États respectifs des Hautes Parties contractantes, la liberté de commerce est réciproquement soumise aux restrictions généralement existantes pour la navigation des nations étrangères les plus favorisées dans chacun des deux pays, sans que pour cela le commerce réciproque provenant des ports étrangers, ou dirigé pour de tels ports, ait à éprouver aucune limitation.

ART. 3. Dans toute l'étendue des États de chacune des deux Hautes Parties contractantes, les navires de l'autre partie, quelle que soit leur provenance ou leur destination, seront traités sur le même pied que les navires nationaux, soit à leur entrée, soit pendant leur séjour ou à leur sortie, tant à l'égard des droits de tonnage, d'ancrage, de pilotage, de quai, de port, de phare et en général des droits quelconques de navigation, sous quelque dénomination que ce soit, qu'à l'égard des droits de quarantaine, de santé, d'entrepôt et de magasinage, s'il y a lieu, de telle sorte que ces droits ne peuvent être ni plus élevés, ni perçus sous des conditions ou des formes plus onéreuses que les droits acquittés par les navires nationaux.

ART. 4. En tout ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et déchargement dans les ports, rades, bassins, havres de l'un des deux États, et généralement pour toutes les formalités ou dispositions quelconques auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leur chargement et leur équipage, il est également convenu qu'il ne sera accordé aux navires nationaux aucun privilége ni faveur qui ne le soit également à ceux de l'autre État, la volonté des deux souverains étant que, sous ce rapport aussi, les bâtiments des deux États soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

ART. 5. Seront considérés comme navires belges et autrichiens ceux qui naviguent avec des lettres de mer de leur Gouvernement, nécessaires pour la légitimation du navire et du capitaine, et qui seront possédés conformément aux lois et règlements en vigueur dans leur pays respectif.

Dans le cas où l'une des Hautes Parties contractantes viendrait à changer les règlements relatifs aux lettres de mer, il en sera donné communication à l'autre partie, pour autant que la connaissance de ces changements pourrait être de quelque intérêt pour elle.

ART. 6. Il est expressément stipulé que, dans les ports et rades des Hautes Parties contractantes, il ne sera perçu, pour compte du trésor public, des navires de l'autre partie qui viendraient y relâcher par suite d'une circonstance forcée, aucune espèce de droit de navigation et de port, en autant que les motifs d'une telle relâche forcée soient réels et évidents, que le navire n'y exerce aucune opération de commerce et qu'il ne s'arrête point au delà du temps où lesdits motifs de relâche forcée seraient venus à cesser. Dans les ports et rades réciproques où il pourrait y avoir à acquitter, en pareille circonstance, des droits autres que ceux perçus pour compte du fisc, les navires des deux États n'auront à payer que les droits qui pourraient être exigés des bâtiments appartenant aux nations les plus favorisées.

Il est bien entendu également que le déchargement, rechargement ou transbordage des marchandises à cause de leurs avaries ou des réparations indispensables du navire, de même que son approvisionnement, ne seront pas réputés comme opérations commerciales.

ART. 7. Relativement aux cas de naufrage, les gouvernements respectifs s'engagent à prendre les dispositions nécessaires pour qu'il soit voué au sauvetage des navires de l'une des parties contractantes échoués sur les côtes des États de l'autre, ainsi que des personnes et objets de tout genre qui se trouvent à leur bord, les mêmes soins qui, en pareille circonstance, seraient apportés au sauvetage des bâtiments nationaux; ils s'engagent également à veiller à ce que les débris du navire, les papiers de bord, les espèces, effets, ustensiles, marchandises et autres objets de valeur soient mis sous bonne garde, ainsi que cela se pratique à l'égard des navires nationaux naufragés, et à ce que tous ces objets sauvés ou bien le prix de leur vente, dans le cas où celle-ci aurait dû s'effectuer, soient fidèlement remis aux propriétaires ou à leurs fondés de pouvoirs, ou bien, à défaut des uns ou des autres, à ce qu'il soit donné connaissance du fait au Gouvernement intéressé, par le canal de ses agents commerciaux les plus rapprochés ou par toute autre voie, en mettant le tout à sa disposition de la manière qui sera le plus à sa convenance.

Chacun des deux Gouvernements prendra, en outre, les mesures nécessaires pour que, dans ces cas de naufrage, il ne soit exigé ni droits, ni taxes plus élevés des sujets de l'autre partie contractante que de ses propres sujets.

ART. 8. Chacune des Hautes Parties contractantes accorde à l'autre la faculté d'entretenir dans les ports et places maritimes de commerce, où d'autres Gouvernements étrangers jouissent déjà de la même prérogative, des consuls, vice-consuls ou agents commerciaux qui jouiront de toute la protection et recevront toute l'assistance nécessaire pour remplir dûment leurs fonctions.

Les consuls, de quelque classe qu'ils soient, dûment nommés par leur Gouvernement respectif, et après avoir obtenu l'exéquatur de celui dans le territoire duquel ils doivent résider, jouiront, dans l'un et l'autre pays, tant dans leurs personnes que pour l'exercice de leurs fonctions, des priviléges dont jouissent les consuls des nations les plus favorisées.

ART. 9. La présente convention sera en vigueur pendant six ans, à compter de la date de l'échange des ratifications et au delà de ce terme, jusqu'à l'expiration de douze mois, après que l'une des Hautes Parties contractantes aura annoncé à l'autre son intention de la faire cesser, chacune de ces parties se réservant le droit de faire à l'autre telle déclaration au bout des six ans susmentionnés, et il est convenu entre elles, qu'à l'expiration de douze mois après qu'une telle déclaration aura été faite par l'une des Hautes Parties contractantes à l'autre, la présente convention et toutes les stipulations qui y sont renfermées, cesseront d'être obligatoires pour les deux parties.

ART. 10. Les ratifications de la présente convention seront échangées à Vienne dans l'espace de deux mois, à compter du jour de la signature, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont agréé la présente convention en double et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Vienne, le 25 octobre 1841.

(*L. S.*) Baron O'Sullivan de Gras. (*L. S.*) Metternich.

La convention qui précède a été ratifiée par S. M. le Roi des Belges, le 22 novembre 1841, et par S. M. l'Empereur d'Autriche, le 13 novembre 1841.

Les ratifications ont été échangées à Vienne, le 7 janvier 1842.

Cette convention a été insérée au *Bulletin officiel* de 1842, sous le n° 327.

N° 2.

Importations de Belgique vers l'Autriche, d'après le tableau officiel du commerce de la Belgique.

Commerce spécial.

Exportations de Belgique vers l'Autriche, d'après le tableau

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	UNITÉS.	QUANTITÉS.						
		1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	MOYENNE.	1852.
Cuirs verts et secs	»	»	»	»	»	»	»	»
Fer; fil	Kilog.	5,284	19,061	14,222	14,227	21,112	14,781	6,708
Graisses	Kilog.	»	»	»	»	»	»	15,702
Houblon	Kilog.	»	»	2,550	7,042	»	1,914	5,122
Huiles de graines	Hectol.	»	»	»	119	»	24	309
Tabacs non fabriqués	Kilog.	»	»	»	»	74,800	14,960	97
Terres à faïence, à porcelaine, à potier, etc.	Francs.	»	»	»	»	»	»	»
Zinc	Kilog.	4,338	2,665	29,026	6,782	21,499	12,862	49,345
Café	Kilog.	»	»	»	»	»	»	»
Sucres raffinés	Kilog.	1,659,389	532,299	2,782,069	1,348,027	675,675	1,398,491	1,109,874
Chandelles-bougies	Kilog.	»	»	»	»	»	»	11,642
Fer; ouvrages de fer; clous	Kilog.	330,048	427,119	941,661	527,176	554,494	552,100	707,732
Habillements et modes	Francs.	»	»	»	»	»	»	»
Livres	Kilog.	267	42	»	»	3,676	797	108
Machines et mécaniques	Kilog.	65,732	»	16,691	20,812	54,389	31,125	201,224
Meubles	Francs.	»	»	»	»	»	»	»
Munitions de guerre; armes portatives	Francs.	»	»	»	»	»	»	»
Ouvrages de terre.—Creusets	Francs.	»	»	»	»	»	»	»
Papier	Francs.	»	»	»	»	»	»	»
Tabacs fabriqués; cigares	Kilog.	»	364	346	210	537	255	1,754
Tableaux	Francs.	»	»	»	»	»	»	»
Tapis et tapisseries	Kilog.	»	»	10	24	»	7	1,717
Tissus de coton	Kilog.	»	1,617	201	»	»	564	261
Id. dentelles et tulles	Francs.	»	»	»	»	»	»	»
Id. de laine, y compris les draps	Kilog.	4,884	»	220	60	»	1,028	564
Id. de lin et de chanvre. — Toiles	Kilog.	420	82	»	»	54	105	649
Verreries; verre à vitres	Kilog.	411,204	392,551	284,972	595,907	328,521	562,627	505,668
Id. cristalleries	Kilog.	6,106	4,823	4,458	2,991	5,951	4,864	4,655
Total	Kilog.	417,310	597,554	289,410	598,898	554,482	567,491	510,523
Autres articles	Francs.	»	»	»	»	»	»	»

RÉCAPITULATION.

Matières premières

Denrées

Objets fabriqués

Total

officiel du commerce de la Belgique. — (COMMERCE SPÉCIAL.)

VALEURS VARIABLES.							*Observations.*
1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	MOYENNE.	1852.	
»	»	»	»	»	»	»	Ce tableau ne contient qu'un aperçu tres-incomplet de nos exportations vers l'Autriche, il n'indique que les expeditions *declarées* en destination de ce pays.
3,000	12,000	9,000	9,000	13,000	9,000	4,000	
»	»	»	»	»	»	16,000	
»	»	3,000	7,000	»	2,000	8,000	
»	»	»	9,000	»	2,000	19,000	
»	»	»	»	75,000	15,000	»	
»	»	»	»	1,000	»	6,000	
3,000	2,000	20,000	3,000	15,000	9,000	52,000	
»	»	»	»	»	»	»	
1,377,000	575,000	2,087,000	942,000	424,000	1,041,000	721,000	
»	»	»	»	»	»	29,000	
148,000	192,000	422,000	256,000	258,000	247,000	314,000	
2,000	2,000	1,000	3,000	7,000	3,000	9,000	
2,000	»	»	»	22,000	5,000	1,000	
80,000	»	21,000	28,000	68,000	59,000	252,000	
»	»	2,000	3,000	1,000	1,000	18,000	
2,000	4,000	31,000	46,000	26,000	22,000	29,000	
»	»	»	»	»	»	13,000	
»	»	»	7,000	7,000	3,000	2,000	
»	3,000	3,000	2,000	3,000	2,000	14,000	
51,000	»	»	»	3,000	11,000	1,000	
»	»	»	»	»	»	15,000	
»	11,000	1,000	»	»	2,000	2,000	
3,000	8,000	2,000	2,000	2,000	4,000	7,000	
87,000	»	4,000	1,000	»	18,000	7,000	
3,000	1,000	»	»	»	1,000	4,000	
144,000	157,000	100,000	99,000	82,000	115,000	126,000	
10,000	6,000	6,000	6,000	9,000	7,000	8,000	
134,000	145,000	106,000	105,000	91,000	120,000	134,000	
21,000	5,000	11,000	24,000	23,000	17,000	9,000	
21,000	19,000	37,000	49,000	117,000	48,000	92,000	
1,378,000	373,000	2,088,000	942,000	428,000	1,042,000	722,000	
559,000	364,000	598,000	458,000	476,000	485,000	852,000	
1,938,000	736,000	2,723,000	1,429,000	1,021,000	1,573,000	1,666,000	

N° 3. — *Importations d'Autriche en Belgique, d'après le*

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	UNITÉS.	QUANTITÉS. 1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	MOYENNE.	1852.
Benjoin	Kilog.	»	165	1,365	1,096	429	611	815
Cendres gravelées.—Potasse.	Kilog.	26,086	11,040	»	»	»	7,419	»
Céruse	Kilog.	1,985	5,807	14,279	11,460	10,166	8,739	8,638
Chanvre	Kilog.	196,679	5,359	265,429	161,850	107,425	147,384	332,668
Coton en laine	Kilog.	»	»	»	10,385	»	2,077	»
Crême ou cristal de tartre	Kilog.	4,697	5,158	1,886	565	592	2,580	»
Drogues non spécialement tarifées	Francs.	»	»	»	»	»	»	»
Éponges	Francs.	»	»	»	»	»	»	»
Huile d'olive	Hectol.	»	169	165	50	400	155	55
Jus de réglisse	Kilog.	808	1,859	1,920	»	1	914	»
Laines	Kilog.	13,560	49,775	7,262	3,739	15,935	17,654	23,476
Noix de Galles	Kilog.	2,445	1,891	5,382	964	»	1,736	9,816
Plumes de lit	Kilog.	»	2,272	562	1,527	517	956	231
Séné	Kilog.	1,911	1,347	1,504	2,281	1,760	1,761	3,166
Soies, — Fils écrus	Kilog.	1,255	»	»	»	»	251	»
Soufre	Kilog.	»	»	»	66,687	99	13,557	75,972
Sumac	Kilog.	165,978	227,000	251,094	77,489	138,742	167,661	190,624
Teintures et couleurs non spécialement tarifées	Francs.	»	»	»	»	»	»	»
Térébenthine de Venise	Kilog.	2,658	1,618	1,639	2,777	2,873	2,309	1,920
Fruits. — Amendes	Kilog.	»	585	»	»	»	77	1,725
Raisins	Kilog.	259	829	108,389	57,479	38,608	41,115	24,058
Graines de colza et de navette	Hectol.	18,167	1,842	»	»	»	4,002	»
Grains. — Froment	Kilog.	877,996	118,200	»	»	37,650	206,769	»
Seigle	Kilog.	1,751,429	»	»	55	112,501	372,755	166,098
Fèves et vesces	Kilog.	85,950	»	»	»	173	17,225	»
Autres, et farines et pains, etc.	Kilog.	45,659	»	»	»	55	9,143	»
Total	Kilog.	2,761,054	118,200	»	55	150,179	605,890	166,098
Riz	Kilog.	116,332	»	»	»	»	23,266	»
Parfumerie	Francs.	»	»	»	»	»	»	»
Autres articles	»	»	»	»	»	»	»	»

RÉCAPITULATION.

Matières premières.....

Denrées.....

Objets fabriqués.....

TOTAL.....

tableau officiel du commerce de la Belgique. — (COMMERCE SPÉCIAL.)

VALEURS VARIABLES.							*Observations.*
1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	MOYENNE.	1852.	
»	»	3,000	4,000	2,000	2,000	3,000	Ce tableau ne contient qu'un aperçu très-incomplet des importations de l'Autriche; il n'indique que les importations *déclarées* comme venant de ce pays.
21,000	9,000	»	»	»	6,000	»	
1,000	4,000	10,000	8,000	6,000	6,000	6,000	
157,000	4,000	265,000	162,000	107,000	139,000	366,000	
»	»	»	17,000	»	3,000	»	
8,000	8,000	3,000	1,000	1,000	4,000	»	
5,000	4,000	4,000	3,000	3,000	4,000	5,000	
5,000	2,000	3,000	2,000	1,000	3,000	»	
»	15,000	15,000	3,000	36,000	14,000	5,000	
1,000	3,000	3,000	»	»	1,000	»	
54,000	199,000	29,000	15,000	56,000	70,000	106,000	
7,000	6,000	10,000	3,000	»	5,000	25,000	
»	11,000	3,000	8,000	2,000	5,000	1,000	
4,000	3,000	3,000	4,000	3,000	3,000	3,000	
75,000	»	»	»	»	15,000	»	
»	»	»	11,000	»	2,000	14,000	
57,000	79,000	81,000	25,000	42,000	56,000	57,000	
13,000	»	»	»	»	3,000	»	
3,000	2,000	2,000	3,000	3,000	3,000	2,000	
»	»	»	»	»	»	3,000	
»	1,000	52,000	34,000	21,000	22,000	17,000	
400,000	41,000	»	»	»	88,000	»	
325,000	26,000	»	»	8,000	72,000	»	
545,000	»	»	»	17,000	112,000	32,000	
21,000	»	»	»	»	4,000	»	
14,000	»	»	»	»	3,000	»	
903,000	26,000	»	»	25,000	191,000	32 000	
63,000	»	»	»	»	13,000	»	
1,000	1,000	1,000	1,000	»	1,000	1,000	
63,000	20,000	13,000	16,000	14,000	25,000	17,000	
443,000	368,000	443,000	279,000	270,000	361,000	611,000	
1,382,000	68,000	53,000	36,000	50,000	318,000	33,000	
16,000	2,000	2,000	3,000	2,000	5,000	1,000	
1,841,000	458,000	500,000	318,000	322,000	684,000	665,000	

N° 4. — *Mouvement comparé des navires belges, des navires autrichiens et des navires*

PAVILLONS.	1847			1848			1849		
	Nombre DE NAVIRES.	Tonnage.	Chargement.	Nombre DE NAVIRES.	Tonnage.	Chargement.	Nombre DE NAVIRES.	Tonnage.	Chargement.
Navires entrés, sans									
Belge.....	444	70,183	61,875	488	79,175	64,651	450	73,101	61,197
Autrichien..	22	5,460	5,460	6	2,673	2,673	9	2,431	2,396
Tiers.....	2,328	335,776	315,286	1,246	190,816	141,297	1,965	280,835	205,558
TOTAL...	2,794	411,419	372,621	1,740	272,664	208,601	2,424	256,367	268,951
Navires sortis, sans									
Belge.....	466	73,853	26,974	498	79,292	36,300	452	75,157	41,099
Autrichien..	24	6,200	1,624	6	2,613	626	8	1,962	749
Tiers.....	2,375	338,602	67,136	1,281	193,792	83,041	1,908	272,319	127,047
TOTAL...	2,865	418,655	95,735	1,785	275,697	119,967	2,368	349,638	168,895
Navires entrés, venant									
Belge.....	4	737	737	1	151	151	3	416	416
Autrichien..	2	468	468	»	»	»	»	»	»
Tiers.....	16	2,596	2,596	1	238	238	5	601	601
TOTAL...	22	3,801	3,801	2	389	389	8	1,017	1,017
Navires sortis, en									
Belge.....	»	»	»	3	444	444	8	1,111	1,004
Autrichien..	4	866	162	2	713	421	6	1,198	749
Tiers.....	19	3,045	1,941	4	1,026	798	12	2,447	2,063
TOTAL...	23	3,911	2,103	9	2,183	1,663	26	4,756	3,816

tiers dans les ports belges, d'après le tableau officiel du commerce de la Belgique.

1850			1851			1852			Observations.
Nombre DE NAVIRES.	Tonnage.	Chargement.	Nombre DE NAVIRES.	Tonnage.	Chargement.	Nombre DE NAVIRES.	Tonnage.	Chargement.	
distinction de provenance.									
407	69,845	59,002	422	71,644	61,783	425	76,247	67,011	
5	1,527	1,527	12	3,981	3,981	44	15,209	13,185	
1,753	243,627	196,674	1,708	241,841	190,110	1,908	325,159	276,925	
2,165	314,797	257,003	2,142	317,466	255,874	2,378	412,615	354,117	
distinction de destination.									
414	72,408	46,597	454	76,087	49,399	525	85,255	40,658	
5	1,584	604	8	2,555	1,557	38	11,402	4,595	
1,795	249,955	147,404	1,684	256,862	115,626	2,055	330,052	130,648	
2,214	323,745	194,405	2,126	316,174	166,562	2,416	416,709	175,872	
des ports de l'Autriche.									
2	292	292	2	315	315	3	312	312	
1	171	171	»	»	»	1	298	298	
4	668	668	5	668	668	11	1,577	1,577	
7	1,131	1,131	7	981	981	15	2,587	2,587	
destination de l'Autriche.									
1	125	125	7	1,055	1,008	1	95	95	
1	329	»	2	658	145	3	1,079	981	
17	2,914	2,428	6	1,007	986	14	2,755	2,095	
19	3,366	2,551	15	2,680	2,137	20	4,509	3,171	

Ce tableau indique les navires belges expédiés directement de Belgique en Autriche et *vice-versâ*, mais il ne fait pas connaître les navires belges qui arrivent dans les ports autrichiens d'ailleurs que de Belgique ou qui sont expédiés de ces ports vers une autre destination que la Belgique. D'après des renseignements recueillis à Trieste, ce port est annuellement visité par 4 ou 5 navires belges.