

(1)

(N° 6.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 NOVEMBRE 1881.

Convention de navigation conclue, le 31 octobre 1881, entre la Belgique et la France.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Vous n'ignorez pas qu'une convention de navigation avait été conclue entre la Belgique et la France en même temps que le traité de commerce du 1^{er} mai 1864 ; elle fut complétée par la convention additionnelle du 12 mai 1865, qui consacra la suppression réciproque des droits de tonnage sur les navires des deux pays.

Lorsque, en 1872, des négociations furent entamées entre le Gouvernement du Roi et le Gouvernement français, à l'effet d'asseoir sur de nouvelles bases les rapports conventionnels, la question maritime fut de nouveau posée. On crut lui donner une solution conforme aux intérêts des deux pays par la convention qui fut signée le 5 février 1873.

Je n'ai pas à vous rappeler, Messieurs, que cet acte diplomatique ne fut pas ratifié et que le traité conclu le 23 juillet de la même année remit purement et simplement en vigueur la convention de navigation du 1^{er} mai 1864, comme les autres arrangements conclus à la même date.

La convention de 1864 est restée jusqu'ici le code de nos relations maritimes avec la France. Le Gouvernement français l'ayant dénoncée en même temps que le traité de commerce et la convention littéraire, il y avait lieu de placer les intérêts de la navigation entre les deux pays sous la protection d'un nouvel accord international. C'est l'objet de la convention spéciale qui a été signée à Paris, le 31 octobre dernier et que, d'après les ordres du Roi, j'ai l'honneur, Messieurs, de soumettre à votre approbation.

Le principe du nouvel arrangement, formulé dans son article 2, est *l'assimilation réciproque des pavillons*.

En ce qui concerne les taxes frappant la coque des navires, l'assimilation existe depuis la suppression réciproque des droits de tonnage.

Quant aux taxes pesant sur la cargaison, l'assimilation des pavillons n'existait,

d'après la convention de 1861, que pour l'intercourse. Pour les relations indirectes, le traitement de la nation la plus favorisée nous avait été seul garanti. Grâce à cette clause, les surtaxes cessèrent d'être appliquées à nos navires, lorsque le traité du 11 décembre 1866, entre l'Autriche et la France, eut inauguré le régime de l'assimilation complète des pavillons.

Peu de temps après, les droits différentiels de pavillon furent supprimés par mesure générale; rétablis en 1872, ils disparurent bientôt après, en vertu de la loi du 28 juillet 1873. La convention que nous venons de conclure est d'accord avec le dernier état de la législation française.

Le cabotage reste soumis aux lois respectives des deux pays. Le traitement de la nation la plus favorisée est d'ailleurs garanti de part et d'autre.

Je ne dois pas insister, Messieurs, sur les autres dispositions de la convention soumise à vos délibérations. Elle sont empruntées à l'acte international qu'elle est appelée à remplacer.

Si quelques articles de celui-ci n'ont pas été reproduits, c'est, ou qu'ils sont devenus sans objet — tel est le cas pour l'article 4, relatif au remboursement du péage de l'Escaut — ou que le principe de l'assimilation des pavillons en a rendu la suppression nécessaire : ainsi doivent s'expliquer la non-reproduction des articles 2, 8, 9, 10 et 11 de la convention de 1861 et le remaniement de l'article 13 dans le sens de l'article 7 nouveau.

Au surplus, la convention du 31 octobre dernier n'apporte aucune modification à la législation belge, attendu que les droits différentiels de pavillon en ont été depuis longtemps bannis.

Quant aux produits de la pêche nationale, je crois devoir vous faire remarquer, Messieurs, que, comme précédemment d'ailleurs, le Gouvernement français a désiré que l'on réservât de part et d'autre le droit de leur accorder des avantages exclusifs.

En terminant, il me sera permis de constater que, malgré l'écart, facilement explicable d'ailleurs, qui existe entre l'importance de notre commerce avec la France par la voie de terre et notre commerce par voie de mer; celui-ci, comme le démontre le tableau ci-joint (annexe n° 3), a pris, dans ces dernières années, un développement qui mérite d'attirer l'attention.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

FRÈRE-ORBAN.



ANNEXE N° I.

Convention de navigation conclue, le 1^{er} 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'Etat 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'Etat 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 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 privilèges, immunités et autres faveurs quelconques dont jouissent, en matière de commerce, les citoyens de l'un des deux États, 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 foris droits de tonnage, de pilotage, de quarantaine, de port, de phares, ou autres charges qui pèsent sur la coque du navire, sous quelque domination 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 réciprocité, 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 complètement 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, havres 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 Etats, aucun privilège, 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 Etats 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'Etat, 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 articles 2 et 8 du présent traité est acquis aux bâtimens français se rendant, chargés ou sur lest, des ports de l'Algérie en Belgique et vice-versâ.

Les bâtimens sous pavillon belge employés au même intercoura 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 réglemens 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 articles 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 chargemens, ne pourront être grevés de droits autres ou plus élevés que ceux dont sont ou seront frappés les navires ou bateaux nationaux et leurs chargemens; ils ne pourront non plus être soumis à des formalités autres ou plus onéreuses que celles auxquelles sont assujettis les navires ou bateaux nationaux et leurs chargemens.

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 et 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 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. 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 privilège, 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 Plénipotentiaires 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.

ANNEXE N° II.

Extrait de la convention additionnelle au traité de commerce et à la convention de navigation du 1^{er} mai 1861, entre la Belgique et la France.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté l'Empereur des Français, ayant jugé utile de compléter par de nouvelles stipulations le traité de commerce et la convention de navigation, signés le 1^{er} mai 1861, entre la Belgique et la France, ont résolu de conclure à cet effet une convention additionnelle à ces deux arrangements et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges,

Le sieur Charles Rogier, Grand-Officier de l'Ordre de Léopold, etc., etc. ;

Sa Majesté l'Empereur des Français,

Le sieur Joseph-Alphonse-Paul Baron de Malaret, Officier de la Légion d'honneur, etc., etc.

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

ARTICLE PREMIER.

A partir du jour où la capitalisation du péage de l'Escaut sera assurée par un arrangement général :

1^o Le droit de tonnage prélevé dans les ports belges cessera d'être perçu ;

2^o Les droits de pilotage dans les ports belges et dans l'Escaut, en tant qu'il dépendra de la Belgique, seront réduits :

De 20 p. % pour les navires à voiles ;

De 25 p. % — remorqués ;

De 30 p. % — à vapeur ;

3^o Le régime des taxes locales imposées par la ville d'Anvers sera dégrevé dans son ensemble.

ART. 2, 3, 4, 5, 6, 7.

Ces articles ne concernent pas la navigation.

ART. 8.

Les paragraphes 4 et 5 de l'article 15 de la convention de navigation du 1^{er} mai 1861, entre la Belgique et la France, seront remplacés par les dispositions suivantes :

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 rapatrieront par la voie de terre.

Le rapatriement 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 rapatriés 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, lesdits marins déserteurs seront remis en liberté sans qu'ils puissent être arrêtés de nouveau pour la même cause.

ART. 9.

La présente convention additionnelle aura la même force et la même durée que le traité de commerce et la convention de navigation conclus entre les Hautes Parties contractantes, le 1^{er} mai 1864.

Les ratifications en seront échangées dans le délai de deux mois ou plus tôt, si faire se peut.

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

Fait en double original et signé à Bruxelles, le 12^e jour du mois de mai 1863.

(Signé) ROGIER.

(Signé) MALARET.



ANNEXE III.

Navigation entre la Belgique et la France.

ENTRÉE.

| 1861. | | | | 1879. | | | |
|---|--------------------|----------|-------------|---|--------------------|----------|-------------|
| <i>Navires venus de France en Belgique.</i> | | | | <i>Navires venus de France en Belgique.</i> | | | |
| Pavillon. | Nombre de navires. | Tonnage. | Chargement. | Pavillon. | Nombre de navires. | Tonnage. | Chargement. |
| Belge | 18 | 2,290 | 1,874 | Belge | 50 | 15,806 | 12,709 |
| Français | 82 | 14,460 | 14,220 | Français | 112 | 57,473 | 56,833 |
| Tiers | 32 | 3,544 | 2,943 | Tiers | 71 | 35,975 | 25,184 |
| Total | 132 | 20,294 | 19,037 | Total | 233 | 109,254 | 94,726 |

SORTIE.

| <i>Navires sortis de Belgique pour la France.</i> | | | | <i>Navires sortis de Belgique pour la France.</i> | | | |
|---|--------------------|----------|-------------|---|--------------------|----------|-------------|
| Pavillon. | Nombre de navires. | Tonnage. | Chargement. | Pavillon. | Nombre de navires. | Tonnage. | Chargement. |
| Belge | 12 | 1,713 | 773 | Belge | 38 | 9,672 | 7,170 |
| Français | 27 | 6,871 | 5,425 | Français | 81 | 58,939 | 52,501 |
| Tiers | 9 | 1,350 | 703 | Tiers | 46 | 18,414 | 15,914 |
| Total | 48 | 9,934 | 6,901 | Total | 165 | 67,025 | 55,585 |

| <i>Entrée et sortie réunies.</i> | | | | <i>Entrée et sortie réunies.</i> | | | |
|----------------------------------|--------------------|----------|-------------|----------------------------------|--------------------|----------|-------------|
| | Nombre de navires. | Tonnage. | Chargement. | | Nombre de navires. | Tonnage. | Chargement. |
| Total | 180 | 30,228 | 25,938 | Total | 398 | 176,279 | 150,311 |

(12)

PROJET DE LOI.

 **Léopold II,****ROI DES BELGES,***À 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 31 octobre 1881, entre la Belgique et la France, sortira son plein et entier effet.

Donné à Laeken, le 8 novembre 1881.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

FRÈRE-ORBAN.


CONVENTION.

Sa Majesté le Roi des Belges et le Président de la République Française, animés d'un égal désir de contribuer au développement des relations maritimes entre les deux Pays, ont résolu de conclure une convention à cet effet, et ont commis pour leurs Plénipotentiaires respectifs, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges,

M. le Baron Beyens, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près le Gouvernement de la République Française, Grand Officier de Son Ordre Royal de Léopold, Grand Officier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur, etc., etc., etc. ;

M. le Baron Lambermont, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire, Secrétaire Général du Ministère des Affaires Etrangères à Bruxelles, Grand Officier de Son Ordre Royal de Léopold, Grand Officier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur, etc., etc., etc. ;

M. Kindt, Conseiller de Légation Honoraire, Inspecteur Général de l'Industrie, Commandeur de Son Ordre Royal de Léopold, Commandeur de l'Ordre National de la Légion d'Honneur, etc., etc., etc. ;

M. Defaeqz, Inspecteur Général des Douanes, Officier de Son Ordre Royal de Léopold, Officier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur, etc., etc., etc.

Et le Président de la République Française.

M. Barthelemy Saint-Hilaire, Sénateur, Ministre des Affaires Etrangères, Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur, etc., etc., etc. ;

M. Tirard, Député. Ministre de l'Agriculture et du Commerce, etc., etc., etc.,

Et M. le Comte Horace de Choiseul. Député. Sous-Secrétaire d'Etat au Ministère des Affaires Etrangères, décoré de la médaille militaire, Chevalier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur, etc., etc., etc. ;

Lesquels, après s'être communiqué 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 nationaux 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 privilèges, immunités ou autres faveurs quelconques dont jouissent en matière de commerce, d'industrie ou de navigation, les citoyens de l'un des deux États seront communs à ceux de l'autre.

ART. 2.

Les navires belges, chargés ou non, ainsi que leurs cargaisons en France et en Algérie, et les navires français, chargés ou non, ainsi que leurs cargaisons 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 leurs cargaisons.

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 complètement 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 sortiront sur lest ;

2° Les navires qui, passant d'un port de l'un des deux États 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 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 opérations 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.

Mais, en ce qui concerne le placement des navires, leur chargement ou leur déchargement dans les ports, rades, havres 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 privilège 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. 5.

La nationalité des bâtiments sera admise, de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen de titres et patentes délivrés 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 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 articles 1^{er}, 2, 3, 4, 5 et 6, s'appliquent, tant à la navigation par rivières et 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 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.

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 rapatrieront par la voie de terre.

Le rapatriement par la voie de terre se fera sous l'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 rapatriés 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, lesdits 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, sa remise 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 eu 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 généraux, consuls ou vice-consuls de Belgique, et, réciproquement, les consuls généraux, consuls ou 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 généraux, 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.

Lesdits 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 ne pourront accorder aucun privilège, 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. 13.

La présente convention entrera en vigueur en même temps que le traité de commerce signé aujourd'hui entre les Hautes Parties contractantes et demeurera exécutoire jusqu'au 1^{er} février 1892.

Dans le cas où aucune des deux Hautes Parties contractantes n'aurait signifié, douze mois avant cette date, 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. 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, avant le 1^{er} février 1882.

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

Fait en double expédition à Paris, le 31^e jour du mois d'octobre de l'an de grâce 1881.

(L. S.) B^{on} BEYENS.

(L. S.) B^{on} LAMBERMONT.

(L. S.) J. KINDT.

(L. S.) A. DEFACQZ.

(L. S.) BARTHELÉMY-SAINTE-HILAIRE.

(L. S.) P. TIRARD.

(L. S.) HORACE DE CHOISEUL.



TABLE DES MATIÈRES.

| | |
|--|----|
| Exposé des motifs. | 1 |
| Annexe I. — Convention de navigation du 1 ^{er} mai 1861 | 3 |
| — II. — Extrait de la convention additionnelle du 12 mai 1863 | 9 |
| — III. — Tableau statistique. | 11 |
| Projet de loi | 13 |
| Convention de navigation conclue, le 31 octobre 1881, entre la Belgique et la France [. , | 14 |

(20)

CONVENTION DE NAVIGATION.

ERRATUM.

Page 16. Article 5, in fine, au lieu de « délivrés aux capitaines », etc., lire « délivrés, par les autorités compétentes, aux capitaines », etc.

