

(1)

(N° 7.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 NOVEMBRE 1856.

Convention additionnelle au traité de commerce et de navigation entre la Belgique et la Grèce.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Un traité de commerce et de navigation a été signé entre la Belgique et la Grèce le 25 septembre 1840 (annexe n° 1). Les ratifications ont été échangées le 31 août 1841. Le traité avait été conclu pour un terme de six années. Sa durée obligatoire expirait donc le 31 août 1847. Il n'a été maintenu en vigueur, depuis lors, que par l'assentiment tacite des contractants.

Jugeant que le commerce ne trouvait pas de suffisantes garanties de stabilité dans un acte que la simple dénonciation de l'une des Parties pouvait, d'une année à l'autre, mettre au néant, le cabinet d'Athènes manifesta, en 1852 d'abord et plusieurs fois dans la suite, le désir qu'un nouvel arrangement intervînt entre les deux pays. Le Gouvernement du Roi ne crut pas devoir repousser la proposition qui lui était faite. Outre que l'observation du cabinet d'Athènes lui paraissait fondée, il pensa que le traité existant pourrait être utilement élargi en plusieurs points et ses vues se fixèrent, en particulier, sur un objet que j'aurai plus loin l'occasion de faire ressortir. Des pourparlers s'engagèrent donc et, après diverses péripéties qu'il serait superflu de rapporter ici en détail, ils aboutirent à la signature de la convention additionnelle que le Roi m'a chargé, Messieurs, de soumettre à votre examen.

Toutes les dispositions du traité de 1840 qui ne sont pas abrogées, font partie intégrante de la convention du 5 juin dernier. Déjà revêtues de la sanction législative, elles n'appellent pas d'explications spéciales. Je ne m'arrêterai, en conséquence, qu'aux clauses qui modifient d'anciens engagements ou qui introduisent des stipulations entièrement nouvelles.

Le premier amendement qui attirera votre attention, Messieurs, concerne les relations *indirectes*. Le traité de 1840, quant aux droits qui frappent la cargaison, ne consacrait la réciprocité qu'en faveur des arrivages en droiture. Ainsi, en Belgique, une marchandise importée sous pavillon grec n'était à l'abri de droits différentiels, du moins d'après le traité, qui si elle venait *directement* de

Grèce (art. 6 et 13 du traité du 25 septembre 1840). En Grèce, il est vrai, il n'existe pas de droits différentiels de provenance, mais nous restions exposés à ce qu'il s'en établit, et, dans cette hypothèse, le traité n'aurait pas protégé les cargaisons des navires belges arrivant d'ailleurs que de Belgique. Or, Messieurs, il n'est pas sans intérêt pour nous de nous prémunir contre une telle éventualité. Le commerce de la Méditerranée est essentiellement un commerce d'escale, et ni nos navires, ni nos marchandises n'arriveront jamais ou à peu près jamais directement de Belgique en Grèce. Nous avons demandé, en conséquence, et obtenu que le traitement national fût toujours accordé en Grèce aux navires belges et à leurs cargaisons, de quelque part qu'ils vissent (art. 2 de la convention).

La Grèce est aussi, sous ce rapport, favorablement traitée par la convention. Quelques éclaircissements, toutefois, sont nécessaires à cet égard. Quand la convention du 5 juin a été négociée, la loi qui fixe les conditions futures de notre système commercial maritime n'était pas encore votée par les Chambres législatives. Cette loi, d'ailleurs, ne sera exécutoire dans toutes ses prescriptions que le 1^{er} janvier 1858. Force nous a donc été de prendre pour point de départ de la négociation, les arrangements qui étaient alors en vigueur et dont le traité avec l'Angleterre était le type (annexe n° 2). La Grèce n'aura droit, strictement, qu'au régime, du reste très-large, accordé chez nous à l'Angleterre ; mais, dans le fait, les navires grecs et leurs cargaisons jouiront bientôt en Belgique, même pour les arrivages indirects, d'une réciprocité complète, car la Grèce se trouvera dans les termes de la loi du 19 juin 1856 et entrera en possession du régime que celle-ci doit inaugurer.

La deuxième modification que la convention additionnelle fait subir au traité de 1840 a pour objet *l'entreposage* des marchandises. Les art. 7 et 13 du traité de 1840 ne s'en étaient occupés qu'incidemment et d'une manière incomplète. L'art. 3 de la convention additionnelle stipule pour les marchandises importées sous pavillon belge et entreposées en Grèce, sans distinguer si elles sont venues de Belgique ou d'ailleurs ; il est en parfaite harmonie avec les clauses de nos plus récents traités qui règlent cette matière. Le port de Syra est le principal lieu d'entrepôt de la Grèce ; c'est là que touchent la plupart des navires qui se dirigent vers l'Archipel et Constantinople.

Le traité de 1840 passait sous silence le *transit* et le transbordement des marchandises. L'art. 4 de la convention additionnelle comble cette lacune. Nous étendons à la Grèce l'article de notre traité avec l'Angleterre qui est relatif au transit. Nous sommes assurés, par contre, de pouvoir opérer en Grèce, sur le même pied que les nationaux, le transit ou le transbordement des marchandises importées par nos navires. Il n'y a pas de droits de transit en Grèce. Quant au transbordement il est soumis à un droit d'un p. % qu'acquittent les nationaux aussi bien que les étrangers.

L'art. 5 de la convention additionnelle emprunte à nos autres traités quelques stipulations qui ne figuraient pas dans celui de 1840 et qui compléteront les garanties promises, pour leurs personnes et leurs biens, aux Belges qui voudraient se fixer en Grèce. C'est un principe de notre politique commerciale de favoriser la création de maisons belges à l'étranger ; c'est aussi le moyen le plus efficace de seconder le développement de notre commerce extérieur.

Enfin l'acte diplomatique du 5 juin dernier, et c'est ce qui lui donne surtout un caractère d'actualité et d'utilité, prévoit le cas où un service régulier de bateaux à vapeur serait mis en activité sous pavillon belge entre la Belgique et la Grèce. Il garantit à cette entreprise la jouissance de toutes les immunités qui ont été ou qui seront accordées par la Grèce soit à d'autres gouvernements, soit à des compagnies étrangères. Quelles sont les faveurs de cette nature déjà concédées par la Grèce? Pour s'en rendre compte il faut connaître les conventions que le Gouvernement hellénique a conclues, d'une part, avec la France et l'Autriche; de l'autre, avec le Lloyd autrichien et les Messageries impériales françaises (annexes n^{os} 3, 4, 5 et 6). Les ports grecs seraient restés fermés à la ligne belge si celle-ci n'avait été placée au niveau de ses rivales. Une note spéciale (annexe n^o 7) vous indiquera plus au long les avantages divers que nos bateaux à vapeur devront à la nouvelle convention. Quant je dis la convention, je parle aussi, bien entendu, de l'arrangement ultérieur qui sera signé entre les Parties et dont l'art. 8 de l'accord actuel détermine et assure dès maintenant les bases essentielles.

Qu'il me soit permis, Messieurs, de terminer cet exposé par une remarque qui, j'en suis certain, rencontrera l'assentiment de la Chambre et du pays. La convention soumise à votre contrôle ne facilitera pas seulement le commerce entre les deux nations; elle témoignera aussi des sympathies qui les unissent et qu'il est dans leur vœu commun de resserrer sans cesse.

Le Ministre des Affaires Étrangères,
V^{te} VILAIN XIII.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, 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 additionnelle au traité de commerce et de navigation en vigueur entre la Belgique et la Grèce, convention qui a été conclue à Athènes, le 5 juin 1856, sortira son plein et entier effet. »

Donné à Bruxelles, le 7 novembre 1856.

LÉOPOLD.

Par le Roi :
Le Ministre des Affaires Étrangères,
V^{te} VILAIN XIII.

CONVENTION.

Sa Majesté le Roi des Belges, d'une part, et Sa Majesté le Roi de Grèce, d'autre part, voulant assurer de nouvelles garanties et de nouvelles facilités au commerce et à la navigation entre leurs États, et fortifier de plus en plus les liens d'amitié et de bonne intelligence si heureusement établis entre les deux nations, ont résolu de conclure une convention additionnelle au traité de commerce et de navigation du 13/25 septembre 1840, et ont nommé, à cet effet, pour leurs Plénipotentiaires :

Sa Majesté le Roi des Belges, le sieur Blondeel van Cuelebroeck, son Ministre résident près de Sa Majesté Hellénique et de Sa Majesté Impériale le Sultan, chevalier de son Ordre royal de Léopold, grand commandeur de l'Ordre royal du Sauveur de Grèce, décoré de l'Ordre impérial du Medjidiyé de deuxième classe, de Turquie, chevalier de l'ordre de Saint-Grégoire le Grand, etc., etc. ;

Et Sa Majesté le Roi de Grèce, le sieur Alexandre Rizo-Rangabé, Ministre de sa maison royale et des relations extérieures, chevalier de son Ordre royal du Sauveur ;

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

ARTICLE PREMIER.

A leur entrée en Belgique, les navires grecs et leurs cargaisons jouiront de tous les droits et avantages garantis au pavillon de la Grande-Bretagne par le traité conclu, entre la Belgique et ce Royaume, le 27 octobre 1851.

Seront également étendues aux importations provenant des ports de la Grèce, toutes les abolitions du droit extraordinaire de provenance accordées à la Grande-Bretagne par ledit traité.

ART. 2.

Toutes les marchandises, sans distinction d'origine, importées en Grèce sous pavillon belge, soit directement de Belgique, soit d'ailleurs, jouiront des mêmes exemptions, primes ou autres faveurs, ne seront assujetties à d'autres formalités et ne payeront d'autres droits que si l'importation avait lieu sous pavillon grec.

ART. 3.

Pendant le temps fixé par les lois des deux pays respectivement pour l'entreposage des marchandises, il ne sera perçu aucun autre droit que ceux de garde et d'emmagasinage sur les objets importés sous pavillon de l'un des deux pays dans l'autre, en attendant leur transit, leur réexportation ou leur mise en consommation. Ces marchandises, dans aucun cas, ne payeront de plus forts droits d'entre-

pôt et ne seront assujetties à d'autres formalités que si elles avaient été importées sous pavillon national.

ART. 4.

Les objets de toute nature venant de Grèce ou expédiés vers ce pays et traversant la Belgique par les chemins de fer de l'État, seront exempts de tout droit de transit ; et toute prohibition, qui frapperait encore quelques-uns de ces objets, est levée.

Il n'est fait exception à cette règle générale que pour la poudre à tirer et les fers et pour l'expédition, vers la France, des fils et tissus de lin et de la houille.

Il est entendu que les expéditeurs auront à se conformer généralement, et sans distinction de nationalité, aux mesures prescrites ou à prescrire par l'administration belge pour empêcher la fraude de l'accise.

Le commerce belge jouira, pour le transit et le transbordement dans le Royaume de Grèce, du traitement national.

ART. 5.

Les Belges en Grèce et les Grecs en Belgique seront exempts de tout service personnel, soit dans les armées de terre ou de mer, soit dans les gardes ou milices nationales, et ne pourront être assujettis, pour leurs propriétés mobilières ou immobilières, à d'autres charges, restrictions, taxes ou impôts que ceux auxquels seraient soumis les nationaux eux-mêmes.

ART. 6.

En tout ce qui a rapport à la police des ports, au chargement et au déchargement des navires, à la sûreté des objets de trafic, biens et objets quelconques, les sujets des Hautes Parties contractantes ne seront soumis qu'aux lois et règlements de police établis pour les nationaux.

ART. 7.

Les Gouvernements des Hautes Parties contractantes conviennent mutuellement que toutes les fois que l'une d'Elles accorderait aux sujets ou aux produits d'une autre nation un avantage quelconque en fait de commerce ou de navigation, cet avantage sera immédiatement acquis aux sujets et aux produits du sol et de l'industrie de l'autre Partie contractante, gratuitement, si la concession en faveur de l'autre nation est gratuite, et en donnant la même compensation ou l'équivalent, si la concession a été conditionnelle.

ART. 8.

Dans le cas où un service régulier de bateaux à vapeur serait mis en activité, sous pavillon belge, entre la Belgique et la Grèce, il est convenu entre les Hautes Parties contractantes qu'une convention spéciale réglerait ce point, et qu'elle sera conclue sur cette base, que toutes les immunités et tous les avantages qui ont été

ou seront accordés par la Grèce à d'autres gouvernements ou à des Compagnies particulières étrangères, seront également accordés à la Belgique, moyennant les mêmes obligations, ou d'autres équivalentes. Et réciproquement, dans le cas où un service régulier de bateaux à vapeur serait mis en activité sous pavillon grec, entre la Grèce et la Belgique, il est convenu entre les Hautes Parties contractantes qu'une convention spéciale réglerait ce point, et qu'elle sera conclue sur cette base, que toutes les immunités et tous les avantages qui ont été ou seront accordés par la Belgique à d'autres gouvernements ou à des Compagnies particulières étrangères, seront également accordés à la Grèce, moyennant les mêmes obligations ou d'autres équivalentes.

ART. 9.

La présente Convention sera en vigueur avec tout ce qui, dans le traité du 13/28 septembre 1840, n'a pas été explicitement ou implicitement modifié par les articles précédents, pendant six ans, à compter du jour de l'échange des ratifications, et au delà de ce terme, jusqu'à l'expiration de douze mois, après que l'une des deux Parties contractantes aura annoncé à l'autre son intention de la faire cesser; chacune des Hautes Parties contractantes se réservant le droit de faire une telle déclaration au bout des six années susmentionnées et à toute date ultérieure.

ART. 10.

La présente Convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Athènes, dans le délai d'un an, ou plus tôt, si faire se peut, à compter du jour de sa signature.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires l'ont signée et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Athènes, le cinq juin/vingt-quatre mai mil huit cent cinquante-six.

(L. S.) BLONDEEL VAN CUELEBORCK.

(L. S.) A. R. RANGABÉ.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Traité de commerce et de navigation conclu entre la Belgique et la Grèce.

S. M. le Roi des Belges et S. M. le Roi de la Grèce, également animés du désir d'entretenir les rapports d'amitié, si heureusement existants entre eux, et d'étendre et d'affermir les rapports commerciaux entre leurs États, et persuadés que rien ne saurait contribuer davantage à l'accomplissement de leurs vœux mutuels à cet égard que l'établissement d'une liberté de commerce et de navigation basée sur le principe d'une juste réciprocité, ont nommé pour plénipotentiaires, afin de conclure un traité à cet effet, savoir :

S. M. le roi des Belges, le sieur Benjamin Mary, son chargé d'affaires près S. M. Hellénique, chevalier de l'Ordre de Léopold, dignitaire de l'Ordre impérial du Cruzeiro (croix du Sud) ;

Et S. M. le Roi de la Grèce, le sieur Andronic Païcos, son secrétaire d'État au département de sa maison royale et des relations extérieures et à celui de la justice, commandeur de son Ordre royal du Sauveur ; lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ART. 1^{er} Il y aura liberté réciproque de commerce et de navigation entre les États et sujets de S. M. le Roi des Belges et les États et sujets de S. M. le Roi de Grèce.

ART. 2. En conséquence, les sujets des Hautes Parties contractantes jouiront dans les ports de mer, rivières, rades, et partout où le commerce étranger est permis aux nationaux, d'une liberté égale de commerce, de sorte qu'il leur sera accordé dans lesdits endroits, de la part des gouvernements respectifs, une parfaite égalité et réciprocité de droits et avantages commerciaux, et, pour autant que ces droits et avantages y sont soumis à des redevances quelconques, ils seront traités absolument sur le même pied que les nationaux, à l'égard des charges de quelque nature qu'elles soient. Ils pourront aussi résider et louer ou occuper des maisons ou des magasins utiles à leur commerce dans les lieux où cela leur conviendra ; enfin, généralement, tous les marchands et commerçants de l'une ou de l'autre nation, jouiront respectivement, tant pour leurs personnes que pour leurs propriétés, de la plus complète sécurité, et il leur sera accordé, pour les affaires de leur négoce, la même protection dont jouissent les indigènes, à charge de se soumettre aux lois et ordonnances des pays respectifs.

ART. 3. Sont exceptés les articles de contrebande de guerre, et le commerce du sel et de pêcheurie, qui fait l'objet de la réserve stipulée à l'art. 12; et pour ce qui est du commerce côtier, consistant en produits indigènes ou étrangers, expédiés d'un port national à l'autre, les Hautes Parties contractantes conviennent qu'il pourra se faire librement par leurs sujets respectifs, lesquels seront libres de charger leurs effets et marchandises sur leurs propres embarcations, en payant les uns et les autres les mêmes droits.

ART. 4. Les bâtiments belges qui arriveront sur lest ou chargés dans les ports de la Grèce, de quelque lieu qu'ils viennent et de quelque pays que provienne leur cargaison, seront traités, à leur entrée, pendant leur séjour et à leur sortie, quelle que soit leur destination, sur le même pied que les bâtiments nationaux venant du même lieu, par rapport aux droits de tonnage, de fanaux, de pilotage et de port, ainsi qu'aux vacations des officiers publics et à tout autre droit ou charge, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des administrations locales ou d'établissements particuliers quelconques; et, réciproquement, les bâtiments grecs qui arriveront sur lest ou chargés dans les ports de la Belgique, de quelque lieu qu'ils viennent et de quelque pays que provienne leur cargaison, seront traités, à leur entrée, pendant leur séjour et leur sortie, quelle que soit leur destination, sur le même pied que les bâtiments nationaux, venant du même lieu, par rapport aux droits de tonnage, de fanaux, de pilotage et de port, ainsi qu'aux vacations des officiers publics et à tout autre droit ou charge, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des administrations locales, ou d'établissements particuliers quelconques.

ART. 5. Seront considérés comme navires belges et grecs ceux qui navigueront avec des lettres de mer des gouvernements respectifs et qui seront possédés par les sujets de chacun des deux pays, conformément aux règlements en vigueur dans les deux pays respectifs.

ART. 6. Tout ce qui pourra être légalement importé dans le royaume de la Belgique par bâtiments belges, pourra également y être importé en droiture de la Grèce par bâtiments grecs, que leur cargaison provienne du sol, de l'industrie ou des entrepôts de la Grèce, sans payer d'autres ou plus hauts droits ou charges, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des administrations locales ou d'établissements particuliers quelconques, que si l'importation avait lieu par bâtiments belges; et, réciproquement, tout ce qui pourra légalement être importé dans le royaume de la Grèce par bâtiments grecs pourra également y être importé en droiture de la Belgique par bâtiments belges, que leur cargaison provienne du sol, de l'industrie ou des entrepôts de la Belgique, sans payer d'autres ou plus hauts droits ou charges, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des administrations locales ou d'établissements particuliers quelconques, que si l'importation avait lieu en bâtiments grecs.

ART. 7. Il est convenu, en outre, entre les deux Hautes Parties contractantes, que tout ce qui peut ou pourra être légalement exporté des ports, entrepôts ou autres lieux des deux pays, par les navires de ces pays, quelle que soit leur destination, pourra également en être exporté par les navires de l'autre pays, sans que

les marchandises ou autres objets de commerce puissent être astreints à d'autres ou plus hauts droits ou charges, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du gouvernement, des administrations locales ou d'établissements particuliers quelconques, que si l'exportation se faisait par navire national; et, réciproquement, il sera accordé, de part et d'autre, pour toutes ces marchandises ou objets de commerce, ainsi exportés sur navires belges ou grecs, les mêmes primes, remboursements de droits et autres avantages de ce genre, qui sont ou seront accordés par les lois et règlements de l'un ou de l'autre État respectif.

ART. 8. Il ne pourra être établi dans les ports de la Belgique, sur les produits du sol ou de l'industrie de la Grèce, aucune prohibition ou restriction d'importation ou d'exportation, ni aucun droit, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, qu'autant que ces prohibitions, ces restrictions et ces droits seraient également établis sur les objets de même nature, provenant de toute autre contrée; et, réciproquement, il ne pourra être établi dans les ports de la Grèce sur les productions du sol ou de l'industrie de la Belgique, aucune prohibition ou restriction d'importation ou d'exportation, ni aucun droit, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, qu'autant que ces prohibitions, ces restrictions et ces droits seraient également établis sur les objets de même nature, provenant de toute autre contrée.

ART. 9. En tout ce qui concerne les droits de douane et de navigation, les deux Hautes Parties contractantes se promettent réciproquement de n'accorder aucune faveur, privilège ou immunité à un autre État qu'il ne soit aussi à l'instant étendu à leurs sujets respectifs, gratuitement, si la concession en faveur de l'autre État est gratuite, et en donnant la même compensation ou l'équivalent, si la concession a été conditionnelle.

ART. 10. Les sujets des Hautes Parties contractantes pourront, dans toute l'étendue des territoires respectifs, disposer librement de leurs biens et propriétés, par vente, échange, donation ou testament, ou de toute autre manière, sans qu'il y soit mis aucun obstacle ou empêchement, en se conformant néanmoins aux lois et règlements respectifs. Ils pourront transférer, comme bon leur semblera, leurs fortunes d'un des deux territoires dans l'autre, sans être assujettis, à raison de cette translation, à une taille ou taxe extraordinaire quelconque.

ART. 11. Chacune des deux Hautes Parties contractantes s'engage à ne donner, dans ses achats ou ventes, ou dans ceux qui seraient faits par des compagnies ou des agents agissant en son nom ou sous son autorité, aucune préférence aux importations ou exportations faites par ses bâtiments, ou par ceux d'une nation tierce sur celles faites par des bâtiments de l'autre partie contractante.

ART. 12. Les deux Parties contractantes s'engagent à ne pas établir sur la navigation entre leurs territoires respectifs par les bâtiments de l'une ou de l'autre, des droits de tonnage, ou autres, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, plus hauts, ou autres que ceux qui seront établis sur toute autre navigation.

Il est seulement fait exception pour la pêche nationale, qui pourra jouir dans les États des Hautes Parties contractantes, de privilèges et d'avantages particuliers, et pour le commerce du sel, pour lequel Sa Majesté le roi des Belges se réserve de faire jouir la navigation belge de privilèges spéciaux et exclusifs. Le

même droit est reconnu à Sa Majesté le roi de Grèce par rapport à la navigation grecque.

ART. 13. Toute faculté d'entrepôt et toutes primes et remboursements de droits, qui seraient accordés dans le territoire de l'une des Hautes Parties contractantes à l'importation de quelque objet que ce soit, seront également accordés aux objets de même nature, qui proviennent du sol, de l'industrie ou des entrepôts de l'autre, lorsqu'ils sont importés en droiture dans les ports et autres places de débarquement des pays respectifs sur les bâtiments de l'une ou de l'autre.

De même, les gouvernements contractants assurent l'un aux navires de l'autre, toute faculté d'entrepôt, toutes primes et remboursements de droits qu'ils auraient accordés aux importations faites par les navires d'une nation étrangère quelconque.

ART. 14. Les sujets de l'une des Hautes Parties contractantes arrivant avec leurs bâtiments à l'une des côtes appartenant à l'autre, mais ne voulant pas entrer dans le port, ou après y être entrés, ne voulant décharger aucune partie de leur cargaison, auront la liberté de partir et de poursuivre leur voyage, sans payer d'autres droits, impôts ou charges quelconques pour le bâtiment ou la cargaison, que les droits de pilotage, de quaiage et d'entretien de fanaux, quand ces droits sont perçus sur les bâtiments nationaux dans les mêmes cas.

Bien entendu, cependant, qu'ils se conformeront toujours aux règlements et ordonnances concernant la navigation et les places ou ports, dans lesquels ils pourront aborder, qui sont ou seront en vigueur pour les bâtiments nationaux; et qu'il sera permis aux officiers des douanes de les visiter, de rester à bord et de prendre telles précautions qui pourraient être nécessaires pour prévenir tout commerce illicite pendant que les bâtiments resteront dans l'enceinte de leur juridiction.

ART. 15. Il est aussi convenu que les bâtiments de l'une des Hautes Parties contractantes, étant entrés dans les ports de l'autre, pourront se borner à ne décharger qu'une partie de leur cargaison, selon que le capitaine ou le propriétaire le désirera, et qu'ils pourront s'en aller librement avec le reste sans payer des droits, impôts ou charges quelconques, que pour la partie qui aura été mise à terre, et qui sera marquée et biffée sur le manifeste qui contiendra l'énumération des effets dont le bâtiment était chargé; lequel manifeste devra être présenté en entier à la douane du lieu où le bâtiment aura abordé.

Il ne sera rien payé pour la partie de la cargaison que le bâtiment remportera, et avec laquelle il pourra continuer sa route pour un ou plusieurs autres ports du même pays, et y disposer du reste de sa cargaison, si elle est composée d'objets dont l'importation est permise, en payant les droits qui y sont applicables; ou bien il pourra s'en aller dans tout autre pays.

Il est cependant entendu que les droits, impôts ou charges quelconques, qui sont ou seront payables pour les bâtiments mêmes, doivent être acquittés au premier port où ils rompraient le chargement, ou en déchargeraient une partie; mais qu'aucuns droits, impôts ou charges pareils ne seront demandés de nouveau dans les ports du même pays où lesdits bâtiments pourraient vouloir entrer après, à moins que les bâtiments nationaux ne soient sujets à quelques droits ultérieurs dans les mêmes cas.

ART. 16. Chacune des Hautes Parties contractantes accorde à l'autre la faculté

d'entretenir dans ses ports et places de commerce, des consuls, vice-consuls ou agents de commerce, qui jouiront de toute la protection et recevront toute l'assistance nécessaire pour remplir dûment leurs fonctions. Ces consuls, de quelque classe qu'ils soient, dûment nommés par leur gouvernement respectif et après avoir obtenu l'exequatur 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 privilèges dont y jouissent les consuls des nations les plus favorisées.

Il est pourtant entendu que si ces privilèges ne sont accordés aux autres nations que sous des conditions spéciales, le gouvernement respectif ne peut y prétendre qu'en remplissant ces mêmes conditions. Du reste, il est expressément déclaré que, dans le cas d'une conduite illégale ou improprie envers les lois ou le gouvernement du pays dans lequel lesdits consuls, vice-consuls ou agents commerciaux résideraient, ils pourront être poursuivis et punis conformément aux lois, et privés de l'exercice de leurs fonctions par le gouvernement offensé qui fera connaître ses motifs à l'autre pour avoir agi ainsi.

Bien entendu cependant que les archives et documents, relatifs aux affaires du consulat, seront à l'abri de toute recherche et devront être soigneusement conservés sous les scellés des consuls ou agents commerciaux et de l'autorité de l'endroit où ils résidaient.

Les consuls, vice-consuls et agents commerciaux, ou ceux qui seraient dûment autorisés à les suppléer, agiront par voie de conciliation et d'arbitrage dans les différends qui pourraient s'élever entre le capitaine et les équipages de la nation dont ils soignent les intérêts, et les autorités locales ne pourront intervenir que si la conduite des équipages ou du capitaine troublait l'ordre ou la tranquillité du pays, ou bien à moins que lesdits consuls, vice-consuls ou agents commerciaux ne requissent leur intervention pour faire exécuter ou maintenir leurs décisions.

Bien entendu que cette espèce de jugement ou d'arbitrage ne pourrait pourtant priver les parties contendantes du droit qu'elles ont, à leur retour, de recourir aux autorités judiciaires de leur pays.

ART. 17. Lesdits consuls, vice-consuls ou agents commerciaux seront autorisés à requérir l'assistance des autorités locales pour l'arrestation, la détention et l'emprisonnement des déserteurs des navires de guerre et marchands de leur pays, et ils s'adresseront à cet effet aux tribunaux, juges et officiers compétents, et réclameront par écrit les déserteurs susmentionnés, en prouvant, par la communication des registres des navires ou rôles de l'équipage, ou par d'autres documents officiels, que tels individus ont fait partie desdits équipages; et cette réclamation ainsi prouvée, l'extradition ne sera point refusée, pourvu qu'ils ne soient point sujets du pays où ils ont déserté.

De tels déserteurs, lorsqu'ils auront été arrêtés, seront mis à la disposition desdits consuls, vice-consuls ou agents commerciaux, et pourront être enfermés dans les prisons publiques, à la réquisition et aux frais de ceux qui les réclament, pour être envoyés aux navires auxquels ils appartenaient ou à d'autres de la même nation. Mais s'ils ne sont pas renvoyés dans l'espace de deux mois, à compter du jour de leur arrestation, ils seront mis en liberté et ne seront plus arrêtés pour la même cause.

Il est entendu, toutefois, que si le déserteur se trouvait avoir commis quelque crime ou délit, il pourra être sursis à son extradition, jusqu'à ce que le tribunal, nanti de l'affaire, aura rendu la sentence et que celle-ci ait reçu son exécution.

ART. 18. Dans le cas où quelque bâtiment de l'une des Hautes Parties contractantes aura échoué, fait naufrage, ou souffert quelque autre dommage sur les côtes de la domination de l'autre, il sera donné toute aide ou assistance aux personnes naufragées, ou qui se trouveraient en danger ; elles seront traitées à l'égal des nationaux, et il leur sera accordé des passe-ports pour retourner dans leur patrie. Les bâtiments et les marchandises naufragés ou leurs produits, s'ils ont été vendus, seront restitués à leurs propriétaires ou ayants cause, s'ils sont réclamés dans l'an et jour, en payant les frais de sauvetage que payeraient les bâtiments nationaux dans les mêmes cas ; et les compagnies de sauvetage ne pourront faire accepter leurs services que dans les mêmes cas, et après les mêmes délais qui seraient accordés aux capitaines et aux équipages nationaux. Les règlements respectifs veilleront d'ailleurs à ce que ces compagnies ne se permettent point de vexations ou d'actes arbitraires. Les articles sauvés ne seront assujettis à payer des droits qu'en tant qu'on en disposerait ensuite pour la consommation dans le pays où le naufrage a eu lieu. Ceux de ces articles dont l'importation sera prohibée, devront être réexportés, à moins qu'ils n'aient été exportés du royaume, et que, dans ce cas, l'identité en soit établie. En tous cas, les agrès d'un navire naufragé ne seront soumis à aucun droit.

ART. 19. Les Hautes Parties contractantes conviennent de ne pas recevoir des pirates dans aucun des ports, baies, ancrages de leurs États, et d'appliquer l'entière rigueur des lois contre toutes les personnes connues pour être pirates, et contre tous les individus résidant dans leurs États, qui seraient convaincus de connivence ou complicité avec elles.

Tous les navires ou cargaisons appartenant à des sujets des Hautes Parties contractantes, que les pirates prendraient ou conduiraient dans les ports de l'une ou de l'autre, seront restitués à leurs propriétaires ou à leurs fondés de pouvoirs dûment autorisés, s'ils prouvent l'identité de la propriété ; et la restitution aura lieu, même quand l'article réclamé serait entre les mains d'un tiers, pourvu qu'il soit prouvé que l'acquéreur savait, ou pouvait savoir, que lesdits articles provenaient de piraterie.

ART. 20. Il est convenu que les bâtiments qui arriveront directement des territoires de S. M. le roi des Belges à un port de la Grèce, ou d'un port de la domination de S. M. le roi de Grèce à un port de la Belgique, qui seraient pourvus d'un certificat de santé donné par l'officier compétent à cet égard, du port d'où les bâtiments sont sortis et assurant qu'aucune maladie maligne ou contagieuse n'existait dans ce port, ne seront soumis à aucune autre quarantaine, que celle qui sera nécessaire pour la visite de l'officier de santé du port où les bâtiments seraient arrivés ; après cette visite, il sera permis à ces bâtiments d'entrer immédiatement et de décharger leurs cargaisons.

Bien entendu toutefois qu'il n'y ait eu personne à bord qui ait été attaqué, pendant le voyage, d'une maladie maligne ou contagieuse, que les bâtiments n'aient point communiqué dans leur traversée avec un bâtiment qui serait lui-même dans le cas de subir une quarantaine, et que la contrée d'où ils viendraient

ne soit regardée comme si généralement infectée ou suspecte à l'époque de leur départ, qu'on ait rendu une ordonnance, d'après laquelle tous les bâtiments qui seraient partis de cette contrée depuis cette époque, seraient regardés comme suspects, et en conséquence assujettis à une quarantaine.

ART. 21. Le présent traité de commerce et de navigation sera en vigueur pendant six ans, à dater du jour 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 d'en faire cesser les effets.

ART. 22. Les ratifications du présent traité seront échangées à Athènes, dans l'espace de six mois, ou plus tôt, si faire se peut, à compter du jour de la signature.

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

Fait en duplicata à Athènes, le 13/25 septembre 1840.

(L. S.) Signé, B. MARY.

(L. S.) Signé, A. PAÏCOS.

ANNEXE N° 2.

Traité du 27 octobre 1851 entre la Belgique et l'Angleterre.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, animés d'un égal désir de faciliter et d'étendre les rapports de commerce et de navigation entre leurs États respectifs et voulant pour arriver à un but si utile, faire disparaître, autant qu'il est immédiatement possible, les obstacles qui entravent les relations commerciales entre les deux pays, ont résolu de conclure un traité à cet effet et ont nommé pour leurs plénipotentiaires,

Savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges, le sieur Sylvain Van de Weyer, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté Britannique; décoré de la croix de Fer, commandeur de l'Ordre de Léopold, Grand-croix de l'Ordre de Charles III d'Espagne, de l'Ordre de la Branche Ernestine de Saxe, de la Tour et de l'Épée, de St-Maurice et St-Lazare, Commandeur de la Légion d'Honneur, etc.

Et Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le très-honorable Henri Jean vicomte Palmerston, baron Temple, pair d'Irlande, membre du très-honorable conseil privé de Sa Majesté Britannique, membre du Parlement, chevalier Grand-croix du très-honorable Ordre du Bain, et principal secrétaire d'État de Sa Majesté Britannique pour les Affaires étrangères; et le très-

honorable Henry Labouchère, membre du très-honorable conseil privé de Sa Majesté Britannique, membre du Parlement et président du comité du conseil privé pour les affaires de commerce et des colonies ;

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

ART. 1^{er}. Il y aura liberté réciproque de commerce entre tous les États des deux Hautes Parties contractantes ; et les sujets de chacune d'elles, dans toute l'étendue des territoires de l'autre, jouiront des mêmes droits, privilèges, libertés, faveurs, immunités et exemptions, en matière de commerce, dont jouissent ou jouiront les nationaux.

ART. II. En ce qui concerne le droit de pavillon, il est convenu que les marchandises de toute espèce, sans distinction d'origine, importées directement en Belgique du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, de ses colonies et possessions, sous pavillon britannique, jouiront des mêmes exemptions, restitutions, primes ou autres faveurs, ne payeront respectivement d'autres droits et ne seront assujettis à d'autres formalités que si l'importation avait lieu sous pavillon belge, sauf dans le cas indiqué dans l'art. V ci-après.

ART. III. En ce qui concerne le droit de provenance, il est convenu que les marchandises de toute espèce, sans distinction d'origine, importées directement en Belgique du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, de ses colonies et possessions, sous pavillon britannique, seront admises aux droits des importations effectuées sous pavillon belge du lieu ou selon le mode le plus privilégié par le tarif général de la Belgique, sauf pour les marchandises et dans les cas indiqués dans l'art. V ci-après.

Il est entendu que les marchandises auxquelles s'appliquent l'article actuel et le précédent, devront avoir été réellement chargées dans les ports du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ou de ses colonies et possessions.

ART. IV. Toutes les marchandises sans distinction d'origine importées en Belgique d'ailleurs que du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, de ses colonies et possessions, sous pavillon britannique, jouiront des mêmes exemptions, primes ou autres faveurs, ne seront pas assujetties à d'autres formalités, et ne payeront d'autres droits, que si l'importation avait lieu sous pavillon belge, sauf pour les marchandises et dans les cas indiqués dans l'art. V ci-après.

ART. V. Il sera dérogé aux dispositions des trois articles précédents pour les marchandises et dans les cas ci-après indiqués,

Savoir :

1^o Quant aux dispositions des art. III et IV ; pour

Les bois d'ébénisterie et de teinture,

Le riz,

Le sucre,

Le café,

Le tabac,

Le coton,

Seulement lorsque l'importation aura lieu directement d'un pays transatlantique sous pavillon belge ;

Et pour

Les fruits,

L'huile d'olive,

Le soufre brut,

Seulement lorsque l'importation aura lieu directement d'un lieu de production sous pavillon belge.

2° Quant aux dispositions des art. II, III et IV, pour le sel.

Mais quant au sel, Sa Majesté le Roi des Belges s'engage :

1° A réduire immédiatement des deux tiers le droit qui frappe actuellement le sel brut importé du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande sous pavillon britannique ;

2° A assimiler le sel de source importé du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande en Belgique au sel brut pour ce qui concerne le droit de douane, le droit d'accise, l'exemption d'accise en cas de destination aux fabriques et à l'entreposage. Pour jouir de cette faveur, le sel de source devra être accompagné d'un certificat délivré par un agent consulaire belge, et constatant son origine de source minérale anglaise ;

3° A lever la prohibition qui frappe le transit par le territoire belge, du sel importé sous pavillon belge ou britannique.

ART. VI. Les marchandises importées d'un pays transatlantique sous pavillon britannique, acquitteront les mêmes droits, qu'elles aient été chargées dans un entrepôt transatlantique ou dans le pays de production transatlantique.

ART. VII. Le remboursement par la Belgique du droit perçu sur la navigation de l'Escaut par le Gouvernement des Pays-Bas, en vertu du § 3 de l'art. IX du traité du 19 avril 1839, est garanti aux navires britanniques.

ART. VIII. Les marchandises de toute espèce dont l'importation dans les ports du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ses colonies et possessions, est ou sera légalement permise sur des bâtiments britanniques, pourront également y être importées sur des bâtiments belges, sans être assujetties à d'autres ou de plus forts droits, de quelque dénomination que ce soit, que si les mêmes marchandises étaient importées sur des bâtiments nationaux.

ART. IX. Pour tout ce qui a trait aux exportations, sans distinction de provenance ou de destination, et pour tout ce qui regarde les primes, facilités et *draw-backs*, que la législation des deux pays a établis ou pourrait établir par la suite, les deux Hautes Parties contractantes s'assurent réciproquement le traitement national.

ART. X. Les objets de toute nature venant de la Grande-Bretagne ou expédiés vers ce pays, et traversant la Belgique par les chemins de fer de l'État, seront exempts de tout droit de transit ; et la prohibition qui frappe encore en Belgique le transit de quelques-uns de ces articles, est levée.

Il n'est fait exception à cette règle générale que pour la poudre à tirer et les fers, et pour l'expédition vers la France des fils et tissus de lin et de la houille.

Il est entendu que les expéditeurs auront à se conformer généralement et sans distinction de nationalité, aux mesures prescrites ou à prescrire par l'administration belge pour empêcher la fraude de l'accise.

Le commerce belge jouira pour le transit dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, du traitement de la nation la plus favorisée.

ART. XI. Il est expressément entendu que les articles précédents ne sont pas applicables au commerce de cabotage, que chaque Partie contractante se réserve à elle-même, et réglera d'après ses propres lois.

Il en est de même pour ce qui concerne les exemptions de droits et les primes qui pourraient, dans les États des Hautes Parties contractantes, être accordées à la pêche nationale exercée selon les règlements de chaque pays. Hors ce cas, néanmoins, les deux pavillons seront assimilés pour l'importation des poissons de toute espèce.

ART. XII. Aucun droit de tonnage, de port, de phare, de pilotage, de quarantaine, ou autres droits semblables ou équivalents de quelque nature ou sous quelque dénomination que ce soit, perçu au profit ou au nom du Gouvernement, des fonctionnaires publics, des communes, corporations ou établissements quelconques, ne sera imposé dans les ports de chacun des deux pays sur les navires de l'autre nation, arrivant d'un port ou endroit quelconque, qui ne soit pas également imposé en pareil cas sur des navires nationaux.

ART. XIII. Tous les navires qui, d'après les lois de la Belgique, sont considérés comme navires belges, et tous les navires qui, d'après les lois de la Grande-Bretagne, sont considérés comme navires britanniques, seront, quant aux effets du présent traité, déclarés respectivement navires belges et navires britanniques.

ART. XIV. En tout ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et leur déchargement dans les ports, bassins, docks, rades, havres ou rivières des deux États, il ne sera accordé aucun privilège aux navires nationaux, qui ne le soit également à ceux de l'autre État; la volonté des Parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, les bâtiments respectifs soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

ART. XV. Les bâtiments de l'un des deux États pourront décharger en totalité leur cargaison dans un des ports des États de l'autre Partie contractante ou décharger une partie de leur cargaison dans un port et se rendre ensuite avec le reste dans les autres ports du même État, selon que le capitaine, le propriétaire ou telle autre personne qui serait dûment autorisée dans le port à agir dans l'intérêt du bâtiment ou de la cargaison, le jugera convenable.

ART. XVI. S'il arrivait que quelque vaisseau de guerre ou navire marchand de l'un des deux États fit naufrage sur les côtes de l'autre, ces bâtiments ou ses parties ou débris, ses agrès et tous les objets qui y appartiendront, ainsi que tous les effets et marchandises qui en auront été sauvés, ou le produit de leur vente, en seront fidèlement rendus aux propriétaires ou à leurs ayants-droit sur leur réclamation. Dans le cas où ceux-ci se trouveraient absents, lesdits objets, marchandises, ou leur produit, seront consignés, ainsi que tous les papiers trouvés à bord de ce bâtiment, au consul belge ou britannique dans le district duquel le naufrage aura eu lieu, et il ne sera exigé soit du consul, soit des propriétaires ou ayants-droit, que le paiement des dépenses faites pour la conservation de la propriété, et la taxe de sauvetage qui serait également payée, en pareille circonstance, par un bâtiment national. Les marchandises et effets sauvés du naufrage ne seront assujettis aux droits établis qu'autant qu'ils seraient déclarés pour la consommation.

ART. XVII. Chacune des Hautes Parties contractantes aura le droit de nommer des consuls pour la protection du commerce dans les États ou territoires de l'autre Partie; et les consuls qui seront nommés ainsi, jouiront dans les territoires de chaque Partie de tous les privilèges, exemptions et immunités qui sont ou pourront être accordés dans ces États aux agents du même rang et caractère nommés ou autorisés par le Gouvernement de la nation la plus favorisée.

Avant que quelque consul puisse agir comme tel, il devra être approuvé et admis dans les formes usitées par le Gouvernement auprès duquel il est envoyé; et chacune des Hautes Parties contractantes aura la faculté d'excepter de la résidence des consuls tels endroits spéciaux que chacune d'elles pourra juger à propos d'excepter.

ART. XVIII. Les sujets de l'une des Hautes Parties contractantes résidant dans les États de l'autre, seront respectivement libres de régler, comme les nationaux, leurs affaires par eux-mêmes, ou de les confier aux soins de toutes autres personnes, telles que courtiers, facteurs, agents ou interprètes; ils ne pourront être contraints dans leur choix et ils ne seront tenus à payer aucun salaire ni aucune rétribution à ceux qu'ils n'auront pas jugé à propos d'employer à cet effet, étant absolument facultatif aux vendeurs et acheteurs de contracter ensemble leur marché, et de fixer le prix de toutes denrées ou marchandises importées ou destinées à l'exportation, sous la condition de se conformer aux règlements et aux lois des douanes du pays.

ART. XIX. Le présent traité sera en vigueur pendant sept ans à compter du premier janvier mil huit cent cinquante-deux, et au delà de ce terme, jusqu'à l'expiration de douze mois après que l'une des deux Parties contractantes aura annoncé à l'autre son intention de le faire cesser; chacune des Parties contractantes se réservant le droit de faire à l'autre une telle déclaration au bout des sept années susmentionnées, ou à toute date ultérieure.

ART. 20. Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Londres, avant le premier janvier mil huit cent cinquante-deux.

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

Fait à Londres, le 27 octobre de l'an de grâce mil huit cinquante et un.

(L. S.) SYLVAIN VAN DE WEYER.

(L. S.) PALMERSTON.

(L. S.) HENRY LABOUCHÈRE.

Article additionnel.

Les Iles Ioniennes se trouvant sous la protection de Sa Majesté Britannique, les sujets et les navires de ces Iles jouiront, dans les États de Sa Majesté le Roi des Belges, de tous les avantages qui sont accordés aux sujets et aux navires de la Grande-Bretagne par le traité de commerce et de navigation conclu en date d'aujourd'hui entre Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, aussitôt que le Gouvernement

des Iles Ioniennes sera convenu d'accorder aux sujets et aux navires de Sa Majesté le Roi des Belges les mêmes avantages qu'il accorde dans ces Iles aux sujets et aux navires de Sa Majesté Britannique; bien entendu toutefois, que pour prévenir des abus, tout navire ionien qui sera dans le cas de réclamer les bienfaits de ce traité sera muni d'une patente signée par le Lord Haut Commissaire de Sa Majesté Britannique, ou par celui qui le représente.

Le présent article additionnel aura la même force et valeur que s'il était inséré, mot à mot, dans le traité de commerce et de navigation signé aujourd'hui.

Il sera ratifié, et les ratifications en seront échangées en même temps que celles du traité même.

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

Fait à Londres, le vingt-sept octobre de l'an de grâce mil huit cent cinquante-un.

(L. S.) SYLVAIN VAN DE WEYER. (L. S.) PALMERSTON.

(L. S.) HENRY LABOUCHÈRE.

Vu comme annexe à la convention additionnelle entre la Belgique et la Grèce, signé, le 5 juin/24 mai 1856, à Athènes.

BLONDEEL VAN CUELEBROECK.

A.-R RANGABÉ.

ANNEXE N° 3.

Convention de poste entre la France et la Grèce.

Sa Majesté le Roi de Grèce et Sa Majesté le Roi des Français, ayant reconnu que des améliorations pourraient être introduites dans le service des postes établi entre la Grèce et la France, et voulant donner une nouvelle activité aux relations des deux Pays, ont résolu d'y pourvoir au moyen d'une Convention additionnelle à la Convention postale conclue le 2 janvier 1838; et ont nommé pour Leurs Plénipotentiaires, à cet effet, savoir :

Sa Majesté le Roi de la Grèce, M. George Skouffos, Directeur de l'Administration générale des Postes Helléniques, chevalier de la Croix d'or de l'Ordre Royal du Sauveur, officier de la Légion d'honneur, etc., etc., etc., et Sa Majesté le Roi des Français, M. Théobald Piscatory, son Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi de Grèce, officier de la Légion d'honneur, commandeur de l'Ordre Royal du Sauveur de Grèce, etc., etc., etc.

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

ART. 1^{er}. Un nouveau bureau d'échange sera ajouté, du côté de l'office des postes du Royaume de Grèce, aux bureaux d'échange grecs qui sont désignés dans l'art. 2 de la convention postale conclue, entre la Grèce et la France, le 2 janvier 1838. Ce bureau sera établi au Pirée.

ART. 2. Indépendamment des bureaux d'échange qui sont désignés dans l'art. 2 de la convention du 2 janvier 1838 et dans l'article précédent, il pourra en être établi, à la suite d'une entente entre les offices des postes respectives, sur tous les autres points des deux pays pour lesquels des relations directes seraient ultérieurement jugées nécessaires.

ART. 3. Le bureau d'échange du Pirée correspondra d'une part avec les bureaux de Paris et de Marseille, et de l'autre avec ceux que la France entretient à Alexandrie, à Constantinople, aux Dardanelles et à Smyrne.

Le bureau d'Athènes ne correspondra dorénavant qu'avec les bureaux de Paris et de Marseille.

ART. 4. Les lettres ordinaires non affranchies originaires de France ou de l'Algérie et destinées pour le Royaume de Grèce, seront livrées dorénavant à l'office des postes grecques, au prix moyen de quatre francs par trente grammes, poids net, dont deux francs seront applicables au port de voie de mer.

Les lettres ordinaires non affranchies, originaires des stations du Levant où la France entretient des bureaux de poste, destinées pour le Royaume de Grèce, continueront d'être livrées par l'office des postes de France à l'office des postes du Royaume de Grèce, au prix moyen d'un franc pour trente grammes, poids net, conformément aux stipulations contenues dans le deuxième alinéa de l'art. 18 de la convention du 2 janvier 1838.

ART. 5. Les deux offices des postes de Grèce et de France cesseront de se tenir compte réciproquement du port des lettres ordinaires affranchies jusqu'à destination dans un des pays pour l'autre, d'après les tarifs en usage dans celui des deux pays en faveur duquel le remboursement devra avoir lieu. Ce remboursement sera établi dorénavant d'après les prix respectivement attribués à chaque office pour les lettres non affranchies, par l'art. 4 précédent et par l'art. 19 de la convention du 2 janvier 1838.

ART. 6. Le prix de remboursement dont les deux offices de Grèce et de France se tiendront réciproquement compte pour le port des lettres chargées, envoyées d'un pays dans l'autre, sera du double du prix fixé par l'article précédent pour les lettres ordinaires affranchies jusqu'à destination.

Quant au port de remboursement des échantillons de marchandises d'un pays pour l'autre, livrés de part et d'autre affranchis, il sera respectivement du tiers du prix des lettres ordinaires livrées également affranchies.

ART. 7. Les lettres de France qui seront livrées à l'office des postes de Grèce, affranchies jusqu'à destination, et les lettres de Grèce destinées pour la France qui seront livrées non affranchies à l'office français, ne supporteront d'autres taxes que celles qui sont fixées par les tarifs français actuellement en vigueur, sans préjudice, toutefois, du recouvrement de la taxe grecque dont ces lettres seront passibles.

Réciproquement, les lettres de Grèce qui seront livrées à l'office des postes de France, affranchies jusqu'à destination, et les lettres de France et des pays qui empruntent le territoire de la France, qui seront livrées non affranchies à l'office des postes de Grèce, supporteront les taxes grecques fixées par le tarif actuellement en vigueur, sans préjudice, toutefois, du recouvrement des taxes françaises et de différentes taxes de transit dont ces lettres seront passibles.

Il est bien entendu que toute diminution que les gouvernements grec et français jugeraient à propos d'opérer ultérieurement dans leurs tarifs ou règlements de la taxe des lettres circulant dans l'intérieur des deux pays, seront applicables aux correspondances internationales ou étrangères dont les conditions d'échange sont déterminées par la présente convention additionnelle.

ART. 8. Les gouvernements grec et français prennent l'engagement de ne percevoir, sur leurs nationaux respectifs, pour le port étranger de toute lettre réputée simple d'après les lois et règlements de chacun des deux pays, que le quart du prix de livraison, par trente grammes, qui est stipulé, soit par la présente convention additionnelle, soit par l'art. 19 de la convention du 2 janvier 1838. Quant aux lettres dont le poids excédera celui de la lettre simple, la progression du port susmentionné sera celle qui est établie par les tarifs et règlements respectifs des deux pays.

Toutefois, il est entendu que lorsque la division du prix de livraison des correspondances échangées entre les deux offices donnera, dans son application aux lettres affranchies ou non-affranchies, une fraction de décime, pour les taxes à percevoir sur les régnicoles français, ou du déca-lepta, pour les taxes à percevoir sur les régnicoles grecs ; il sera perçu, de part et d'autre, un décime ou un deca-lepta entier si la fraction est d'un demi-décime ou de cinq lepta au plus ; mais si cette fraction est inférieure au demi-décime ou à cinq lepta, elle ne sera pas perçue.

Cette disposition s'appliquera aussi bien au recouvrement des taxes territoriales réciproques, qu'au recouvrement des taxes de transit et de voie de mer dont pourront être frappées les lettres échangées entre les deux offices grec et français.

ART. 9. Les lettres originaires du Royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies ou possessions anglaises, destinées pour le Royaume de Grèce, pourront être dirigées par la France, non affranchies ou affranchies jusqu'à destination, au choix des envoyeurs.

ART. 10. Par réciprocité, les lettres originaires du Royaume de Grèce, destinées pour le Royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies ou possessions anglaises, pourront être dirigées par la France, non affranchies ou affranchies jusqu'à destination, au choix des envoyeurs.

ART. 11. L'office de Grèce payera à l'office des postes de France, pour le port des lettres non affranchies à destination du Royaume de Grèce, savoir :

1° Pour les lettres originaires du Royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, la somme de cinq francs vingt centimes par trente grammes, poids net, dont un franc vingt centimes représente le port à rembourser par l'office de France à l'office britannique ;

2° Et pour les lettres des colonies et possessions anglaises (mais seulement à partir du port d'embarquement dans ces colonies ou possessions), la somme de

huit francs par trente grammes, poids net, dont quatre francs représentent le port à rembourser par l'office de France à l'office britannique.

Il sera ajouté à la somme de huit francs ci-dessus fixée, celle de quatre-vingts centimes pour port intérieur de celles des susdites lettres qui seront originaires de la Jamaïque, du Canada, du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince Édouard et de Terre-Neuve; en tout huit francs quatre-vingts centimes par trente grammes, poids net.

ART. 12. L'office des postes de Grèce payera également à l'office des postes de France, savoir :

1° Pour les lettres originaires du Royaume de Grèce, affranchies jusqu'à destination, dans le Royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, la somme de cinq francs vingt centimes par trente grammes, poids net, dont un franc vingt centimes représente le port à rembourser par l'office de France à l'office britannique;

2° Pour les lettres affranchies adressées dans les colonies et possessions anglaises (mais affranchies seulement jusqu'au port de débarquement dans ces colonies ou possessions), la somme de huit francs par trente grammes, poids net, dont quatre francs représentent le port à rembourser par l'office de France à l'office britannique.

Il sera ajouté à la somme de huit francs ci-dessus fixée celle de quatre-vingts centimes, pour port intérieur de celles des susdites lettres qui seront destinées pour la Jamaïque, le Canada, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'île du Prince Édouard et Terre-Neuve; en tout huit francs quatre-vingts centimes par trente grammes, poids net.

ART. 13. L'office des postes de France payera de son côté à l'office des postes de Grèce, pour le port des lettres originaires du Royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et possessions anglaises, qui seront affranchies jusqu'à destination en Grèce, la somme de soixante centimes par trente grammes, poids net.

ART. 14. L'office des postes de France, payera également à l'office des postes de Grèce, pour le port des lettres non affranchies originaires du Royaume de Grèce destinées pour le Royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises, la somme de soixante centimes par trente grammes, poids net.

ART. 15. Les lettres et les journaux pour les pays d'outre-mer, sans distinction de parages, que le public du Royaume de Grèce voudra faire transporter, soit par des bâtiments du commerce, soit par des paquebots réguliers partant des ports du Royaume-uni de la Grande-Bretagne, devront porter sur l'adresse les mots « voie d'Angleterre ».

ART. 16. Lorsque les auteurs des lettres destinées pour les colonies et pays d'outre-mer désignés dans l'article précédent voudront qu'elles soient transportées par les bâtiments du commerce partant des ports de la Grande-Bretagne, l'intention devra en être exprimée sur l'adresse par ces mots : *bâtiments du commerce* ou *private ships*.

A défaut de cette indication, les lettres susmentionnées seront acheminées au moyen des paquebots réguliers, entretenus ou prêtés par le gouvernement britan-

nique, à moins que l'affranchissement de ces lettres ne soit obligatoire, auquel cas elles seront rendues à l'office des postes du Royaume de Grèce dans les formes prescrites par l'art. 25 de la convention du 2 janvier 1838.

ART. 17. L'affranchissement des lettres destinées pour les colonies et pays d'outre-mer, dont le transport devra être effectué par le moyen des paquebots réguliers partant des ports du Royaume-uni de la Grande-Bretagne, est facultatif ou obligatoire.

Il est facultatif pour les colonies et possessions anglaises qui sont désignées dans le tableau annexé à la présente convention additionnelle sous le n° 1. Il est obligatoire pour les pays et établissements d'outre-mer desservis par lesdits paquebots et qui sont désignés dans le tableau n° 2.

L'affranchissement des lettres destinées pour les colonies et pays d'outre-mer sans distinction de parages, qui devront être transportées, selon la volonté des envoyeurs, par les bâtiments du commerce partant des ports de la Grande-Bretagne, sera toujours obligatoire.

ART. 18. Les lettres originaires du Royaume de Grèce pour les États d'Allemagne desservis par les postes de S. A. S. le prince de la Tour et Taxis qui sont désignés dans le tableau annexé à la présente convention additionnelle sous le n° 3 et pour les États du Nord auxquels lesdites postes servent d'intermédiaire, et qui sont indiqués dans le tableau n° 4, pourront être dirigées par la France, non affranchies ou affranchies jusqu'à destination.

ART. 19. Par réciprocité, les lettres originaires des États d'Allemagne desservis par les postes de S. A. S. le prince de la Tour et Taxis, ou les États du Nord auxquels lesdites postes servent d'intermédiaire, destinées pour le royaume de Grèce, pourront être dirigées par la France, non affranchies ou affranchies jusqu'à destination, au choix des envoyeurs.

ART. 20. L'office des postes de Grèce payera à l'office des postes de France, pour le port des lettres originaires du Royaume de Grèce, qui seront affranchies jusqu'à destination, savoir :

1° Pour les lettres adressées dans les États desservis par les postes de S. A. S. le prince de la Tour et Taxis et désignés dans le tableau n° 3, la somme de 6 francs par 30 grammes, poids net, dont 2 francs représentent le port à rembourser par l'office de France à l'office des postes de S. A. S. le prince de la Tour et Taxis;

2° Et pour les lettres adressées dans les États du Nord auxquels lesdites postes servent d'intermédiaire, et qui sont désignés dans le tableau n° 4, la somme de 8 francs par 30 grammes, poids net, dont 4 francs représentent le port à rembourser par l'office de France à l'office des postes de S. A. S. le prince de la Tour et Taxis.

ART. 21. L'office des postes de Grèce payera également à l'office des postes de France, pour le port des lettres non affranchies originaires des États d'Allemagne et du Nord mentionnés dans l'article précédent, destinées pour le Royaume de Grèce, savoir :

1° Pour les lettres des États d'Allemagne desservis par les postes de S. A. S. le prince de la Tour et Taxis, désignés dans le tableau n° 3, la somme de 6 francs

par 30 grammes, poids net, dont 2 francs représentent le port à rembourser par l'office des postes de S. A. S. le prince de la Tour et Taxis ;

2^o Et pour les lettres des États du Nord auxquels lesdites postes servent d'intermédiaire et qui sont désignés dans le tableau n° 4, la somme de 8 francs par 30 grammes, poids net, dont 4 francs représentent le port à rembourser par l'office des postes de S. A. S. le prince de la Tour et Taxis.

ART. 22. L'office des postes de France payera, de son côté, à l'office des postes de Grèce, pour le port des lettres originaires des États d'Allemagne et du Nord mentionnés dans les deux articles précédents, qui seront affranchies jusqu'à destination en Grèce, la somme de fr. 0-60, par 30 grammes, poids net.

ART. 23. L'office des postes de France payera également à l'office des postes de Grèce, pour le port des lettres non affranchies originaires du Royaume de Grèce, destinées pour les États d'Allemagne et du Nord indiqués dans les tableaux n° 3 et n° 4, la somme de fr. 0-60 par 30 grammes, poids net.

ART. 24. L'office des postes de Grèce payera à l'office des postes de France un prix uniforme de 8 francs par 30 grammes, poids net, pour prix de transit sur le territoire français, et pour port de voie de mer, des lettres destinées pour les colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages, qui seront livrées par l'office des postes de Grèce à l'office des postes de France, pour être transportées, soit par des bâtiments du commerce, soit par des bâtiments des marines royales française ou britannique, partant des ports de France ou d'Angleterre.

La même somme de huit francs par trente grammes, poids net, sera également payée par l'office des postes de France, pour port de voie de mer et pour prix de transit sur le territoire français, des lettres non affranchies originaires des colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages, destinées pour la Grèce, qui seront apportées dans les ports de France soit par des bâtiments du commerce, soit par des bâtiments des marines royales française ou britannique.

ART. 25. L'office des postes de Grèce payera à l'office des postes de France, pour le port de voie de mer et de transit des lettres originaires de Grèce destinées pour l'Espagne, le Portugal et Gibraltar, qui seront dirigées par la France, la somme de quatre francs, par trente grammes, poids net.

ART. 26. L'office des postes de Grèce payera également à l'office des postes de France pour port de transit et de voie de mer, des lettres originaires de l'Espagne, du Portugal et de Gibraltar, destinées pour le Royaume de Grèce, qui seront dirigées par la France, la somme de quatre francs par trente grammes, poids net.

ART. 27. L'office des postes de Grèce sera dispensé de payer à l'office des postes de France, le prix fixé par l'art. 26 précédent, pour port de voie de mer et de transit des lettres originaires de Grèce, destinées pour l'Espagne, le Portugal et Gibraltar, du moment où le gouvernement de Sa Majesté la Reine d'Espagne aura consenti à tenir compte de ce port à la France.

Le gouvernement français prend l'engagement d'entamer des négociations à cet effet avec le gouvernement espagnol.

ART. 28. Il est convenu que les prix fixés par la présente convention additionnelle pour l'échange, entre les deux offices de Grèce et de France, des correspondances étrangères, empruntant le territoire français, seront réduits au tiers pour les échantillons de marchandises faisant partie desdites correspondances.

Sont exceptés toutefois de cette disposition les échantillons de marchandises originaires ou à destination du Royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et possessions anglaises pour lesquelles il ne sera admis aucune réduction.

ART. 29. Le gouvernement de Sa Majesté le Roi des Français promet d'interposer ses bons offices auprès des gouvernements des pays dont les administrations de poste sont en relation avec celle de France, afin d'obtenir pour les correspondances originaires de ces pays, adressées dans le Royaume de Grèce, et *vice versa*, des facilités analogues à celles dont jouissent ou pourront jouir, à l'égard de ces mêmes pays, les régnicoles français, en vertu des conventions existantes ou qui interviendraient dans la suite.

Il est toutefois entendu que, dans les cas où les administrations de poste des États auxquels la France sert d'intermédiaire, viendraient à modifier leurs tarifs territoriaux, de manière à influencer sur les taxes ou droits de transit réglés par la présente convention, pour les correspondances du Royaume de Grèce à destination de ces États, et, réciproquement, les nouveaux droits ou taxes résultant de ces modifications seront admis par l'office des postes grecques, d'après les indications et les justifications que lui en fournira l'office des postes de France.

ART. 30. Les journaux et imprimés publiés dans le Royaume de Grèce et adressés à des personnes résidant dans les pays étrangers auxquels la France sert d'intermédiaire, seront livrés à l'office français, comme ceux adressés en France, exempts de tout prix de port.

Sont exceptés toutefois les journaux et imprimés désignés ci-après, savoir :

1° Ceux qui seront destinés pour l'Espagne, le Portugal et Gibraltar ;

2° Ceux que l'office de Grèce transmettra à l'office de France pour être envoyés par quelque voie que ce soit, dans les colonies et pays d'outre-mer.

L'office des postes de Grèce payera à l'office des postes de France, pour prix du transit et de transport des journaux et imprimés, de la première catégorie, dix centimes par journal ou par feuille d'imprimés, et vingt centimes aussi par journal ou par feuille d'imprimés, pour ceux de la seconde.

ART. 31. L'office des postes de Grèce payera également à l'office des postes de France, pour tout port de transit et de voie de mer des journaux et imprimés de toute nature, à destination du Royaume de Grèce, qui emprunteront le territoire français, les prix ci-après fixés, savoir :

1° Pour les journaux et imprimés venus des divers États du continent ou du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, dix centimes par journal ou par feuille d'imprimés ;

2° Pour les journaux et imprimés originaires des colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages, qui seront apportés en France, par quelque voie que ce soit, vingt centimes par journal ou par feuille d'imprimés.

ART. 32. La présente convention, qui sera considérée comme additionnelle à celle du 2 janvier 1838, et qui aura la même durée que cette convention, sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Athènes, dans le délai de deux mois, ou plus tôt, si faire se peut, et elle sera mise à exécution au plus tard dans le délai d'un mois après l'échange desdites ratifications.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention additionnelle, et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Athènes, en double original, le 4^{or} jour du mois de juin (20 mai), l'an de grâce mil huit cent quarante-quatre.

Signé (L. S.) G. SKOUFFOS.

Signé (L. S.) TH. PISCATORY.

*Tableaux annexés à la convention additionnelle du 1^{er} juin (20 mai) 1844,
entre la Grèce et la France.*

TABLEAU N° 1. — COLONIES ET POSSESSIONS ANGLAISES.

Affranchissement facultatif.

Nomenclature des colonies et possessions anglaises desservies par des paquebots partant régulièrement des ports du Royaume-Uni, à l'égard desquelles l'affranchissement des lettres est facultatif.

DÉSIGNATION		ÉPOQUE DES EXPÉDITIONS DE LONDRES.	Observations.
des possessions anglaises desservies par des paquebots réguliers. AFFRANCHISSEMENT FACULTATIF.	des ports de l'An- gleterre d'où par- tent les paque- bots réguliers.		
INDES OCCIDENTALES.			
Antigua.....	Southampton.	Les 2 et 17 de cha- que mois.	Lorsque le 2 ou le 17 tombe un dimanche, les expéditions ont lieu le jour suivant. Cette remarque s'applique à toutes les expéditions de paquebots réguliers, avec cette exception que, lorsque le premier jour du mois tombe un dimanche, la malle de la Méditerranée est expédiée de Londres le jour qui précède ce même dimanche.
La Barbade.....			
Berbice.....			
Demerary.....			
La Dominique.....			
Essequibo.....			
La Grenade.....			
La Jamaïque.....			
Montserrat.....			
Nevis.....			
Sainte-Lucie.....			
Saint-Christophe ou Saint-Kilts..			
Saint-Vincent.....			
Tabago.....			
Tortola.....			
La Trinité.....			
La Bahama.....	Southampton.	Le 2 de chaque mois.	
LE CANADA, ETC.			
Bermudes.....	Liverpool.	Les 5 et 18 de cha- que mois.	Excepté pendant les mois de décembre, janvier, février et mars, où les départs n'ont lieu que le 3 de chaque mois.
Canada.....			
Nouveau-Brunswick.....			
Nouvelle-Écosse.....			
Ile du prince Édouard ou ile de Saint-Jean. Terre Neuve.....			
Bermudes (par les paquebots des Indes occidentales).	Southampton.	Le 17 de chaque mois.	Les lettres que l'on veut diriger par cette voie doivent porter sur l'adresse l'indica- tion suivante : Paquebot Southampton.

TABLEAU N° 2. — PAYS D'OUTRE MER.

(Affranchissement obligatoire).

Nomenclature des pays d'outre-mer desservis par des paquebots partant régulièrement des ports du Royaume-Uni, et à l'égard desquels pays l'affranchissement des lettres est obligatoire.

DÉSIGNATION		ÉPOQUE DES EXÉDITIONS DE LONDRES.	Observations.
des pays d'outre-mer desservis par les paquebots réguliers, partant des ports d'Angleterre. AFFRANCHISSEMENT OBLIGATOIRE.	des ports de l'Angleterre d'où partent les paquebots réguliers.		
INDES OCCIDENTALES.			
La Guadeloupe.....	Southampton..	Les 2 et 17 de chaque mois.	<i>Voyez la remarque n° 1 du tableau n° 1.</i>
La Guayra.....			
Haïti.....			
La Martinique.....			
Puerto Cabello.....			
Porto Rico.....			
Saint-Martin.....			
Saint-Thomas.....			
Sainte-Croix.....			
Carthagène.....	Southampton..	Le 2 de chaque mois	<i>Voyez la remarque n° 1 du tableau n° 1.</i>
Chagres.....			
La côte occidentale de l'Amérique du Sud (voie de Panama).			
La Havane.....			
Honduras.....			
Le Mexique.....			
Panama.....			
Sainte-Marthe.....			
Santiago de Cuba.....	Southampton..	Le 17 de chaque mois.	
LE BRÉSIL, ETC.			
Les Açores.....	Falmouth.....	Le premier mardi de chaque mois.	
Le Brésil.....			
Buenos Ayres.....			
Les Canaries.....			
Madère.....			
Monte-Video.....			
Madère (par les paquebots des Indes occidentales).	Southampton..	Les 2 et 17 de chaque mois.	
ESPAGNE ET PORTUGAL.			
Cadix.....	Southampton..	Tous les jeudis.	
Lisbonne.....			
Oporto ou Porto.....			
Vigo.....			
États-Unis d'Amérique.....	Liverpool..	Les 3 et 18 de chaque mois.	<i>Voyez la remarque 2 du tableau n° 1.</i>

TABLEAU N° 3.

Nomenclature des États d'Allemagne directement desservis par les postes du prince de la Tour et Taxis.

Nos d'ordre.	DÉSIGNATION DES ÉTATS.	Observations.
	ROYAUME.	
1	Wurtemberg, avec les principautés de Hohen-Zollern.	
	PRINCIPAUTÉS.	
2	Hesse-Hombourg et Meisenheim.	
3	Lippe-Detmold.	
4	Reuss.	
5	Schaumbourg-Lippe.	
6	Schwartzbourg-Rudolstadt (la ville de Frankenhauseu exceptée).	
7	Schwartzbourg-Sondershausen (seulement pour la ville d'Arnstadt).	
	GRANDS-DUCHÉS.	
8	Hesse-Darmstadt.	
9	Hesse-Électorale.	
10	Saxe-Weimar-Eisenach.	
	DUCHÉS.	
11	Nassau.	
12	Saxe-Altenbourg.	
13	Saxe-Cobourg-Gotha.	
14	Saxe-Meiningen-Hildburghausen.	
	VILLES LIBRES.	
15	Francfort-sur-Mein.	
16	Hambourg.	
17	Brême.	
18	Lubeck.	
19	Le canton de Schaffhouse.	

TABLEAU N° 4.

Nomenclature des États du Nord dont la correspondance peut être dirigée par les postes du prince de la Tour et Taxis.

Nos d'ordre.	DÉSIGNATION DES ÉTATS.	Observations.
	ROYAUME.	
1	Danemark,	
2	Honovre.	
3	Saxe.	
4	Suède et Norwége.	
	GRANDS-DUCHÉS.	
5	Mecklembourg Schwerin.	
6	Mecklembourg Strélitz.	
	DUCHÉS.	
7	Brunswick.	
8	Oldenbourg.	

ANNEXE N° 4.

Convention de poste entre le royaume de Grèce et l'empire d'Autriche.

Les gouvernements de Grèce et d'Autriche ayant acquis la conviction que les dispositions de la convention postale du 7 mars (23 février) 1834 ne répondent plus aux circonstances actuelles, et qu'un règlement conforme à ces circonstances est devenu une nécessité, ont nommé, de la part de la Grèce :

Le sieur George Skouffos, chevalier de la Croix d'or du Sauveur, chevalier de l'Ordre de Ste-Anne de Russie de la 2^e classe, et officier de la Légion d'honneur, membre de la Chambre des députés, directeur de l'administration générale des postes de Sa Majesté Hellénique ;

De la part de l'Autriche :

Le sieur Frédéric comte d'Ingelheim, chambellan de Sa Majesté impériale et royale apostolique, et son Chargé d'affaires près Sa Majesté le Roi de Grèce ; commissaire, chargé de discuter et de conclure une convention postale entre la Grèce et l'Autriche.

Les commissaires, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants, sauf l'approbation supérieure :

ART. 1^{er}. Entre la Grèce et l'Autriche il y aura des communications postales, régulières et périodiques, pour le transport des correspondances et des imprimés de la Grèce et les pays étrangers pour l'Autriche et vice-versa.

ART. 2. Ces communications seront entretenues au moyen des bateaux à vapeur du Lloyd autrichien faisant le service des bateaux de poste impériaux royaux.

Sera conclu, à cet effet, simultanément entre le gouvernement grec et le conseil administratif du Lloyd, un traité de navigation, qui réglera les arrivées et les départs entre la Grèce et l'Autriche, et fixera les ports entre lesquels il y aura des communications postales.

ART. 3. Ce traité de navigation sera joint à la présente convention postale, en copie légalisée, et il sera regardé comme une partie intégrante et complémentaire de cette convention.

ART. 4. L'échange des correspondances se fait en dépêches closes, de la part de la Grèce, par les bureaux d'Athènes, Syra, Pirée et Patras, et, de la part de l'Autriche, par le bureau de Trieste.

ART. 5. Au cas où, dans la suite, l'on trouverait convenable d'établir des bureaux d'échange sur d'autres points des États respectifs, cet arrangement se fera de concert par les administrations respectives.

ART. 6. L'envoi des correspondances se fera aux époques périodiques fixées, dans les directions qui exigent le moins de temps pour arriver à leur destination.

ART. 7. Les correspondants en Grèce et en Autriche auront le choix, excepté toutefois les cas prévus par les art. 16, 17 et 18 :

- 1° De laisser le port entier à la charge des destinataires, ou,
- 2° De payer d'avance le port entier du lieu d'expédition jusqu'au lieu de destination.

ART. 8. Le public pourra envoyer des lettres recommandées (ou chargées), sur lesquelles cependant la valeur du contenu ne doit pas être indiquée, vu que la poste n'est pas tenue à l'indemnisation, mais seulement à prouver l'expédition et la remise exacte de la lettre au destinataire.

ART. 9. En cas de perte d'un chargement par faute ou négligence des employés de la poste, celui des deux offices sur le territoire duquel la perte a eu lieu payera, à titre d'indemnisation, la somme de 20 florins, dans le délai de six mois, à partir du jour de la réclamation, et qui peut être adressée ou au bureau d'expédition ou au bureau de destination. Le paiement sera fait à qui de droit et les réclamations doivent être faites dans l'espace de trois mois, à partir du jour où la lettre a été donnée à la poste.

Après l'expiration de ce terme, il n'y a plus lieu à une réclamation.

ART. 10. Les taxes à payer pour les correspondances internationales sont :

- 1° Le port de mer ;
- 2° Le port de poste autrichien ;
- 3° Le port de poste grec.

Les taxes mentionnées *sub* n° 1 et 2, appartiennent à l'administration postale de l'Autriche, qui aura à s'entendre avec l'administration du Lloyd pour le remboursement du port de mer. La taxe mentionnée *sub* n° 3 revient à l'administration postale de Grèce.

ART. 11. Le port de mer pour le transport des correspondances entre Trieste et les ports de mer en Grèce, où doivent relâcher les paquebots du Lloyd, est fixé à neuf kreutzers, monnaie de convention, pour chaque lettre simple d'un lot, poids de Vienne, ou 45 grammes.

ART. 12. Le port de poste autrichien est fixé comme ci-après :

- 1° De Trieste ou pour Trieste, deux kreutzers ;
- 2° Des endroits ou pour les endroits qui ne sont pas éloignés de Trieste au delà de 10 lieues, tout au plus trois kreutzers ;
- 3° Des endroits ou pour les endroits éloignés de Trieste de 20 lieues inclusivement, six kreutzers ;
- 4° De tous et pour tous les autres endroits de la monarchie autrichienne, neuf kreutzers, pour chaque lettre simple d'un lot autrichien ; la lettre au-dessus d'un lot et jusqu'à deux, payera le *double* ; la lettre au-dessus de deux et jusqu'à trois lots payera le *triple* du port fixé pour la lettre simple, etc.

Les stations des postes qui se trouvent dans le rayon de 10 lieues de Trieste, ainsi que celles au delà de 10 jusqu'à 20 lieues inclusivement, seront portées à la connaissance de l'administration des postes helléniques.

ART. 13. Le port de poste grec est fixé d'après le tarif en vigueur dans le Royaume de Grèce :

- 1° D'Athènes et pour Athènes, du Pirée et pour le Pirée, de Patras et pour Patras, de Syra et pour Syra, 10 leptas ;
- 2° De tout endroit et pour tout endroit, qui se trouve à 10 heures inclusivement de distance, 10 leptas ; de 10 à 20 heures, 20 leptas ; de 20 à 30 heures,

30 leptas ; de 30 heures et au delà, 40 leptas pour chaque lettre simple, pesant moins de 7 grammes $\frac{1}{2}$.

Les lettres qui dépassent le poids de la lettre simple payeront :

a. De 7 $\frac{1}{2}$ à 10 grammes exclusivement , une fois et demie le port fixé pour la lettre simple ;

b. De 10 à 15 grammes, le double ;

c. De 15 à 20 exclusivement, deux fois et demie le port fixé pour la lettre simple, et ainsi de suite en ajoutant la moitié du port de la lettre simple de 5 grammes en 5 grammes ;

3° Pour les correspondances entre la terre ferme et les îles du Royaume et vice-versa, indépendamment des droits fixés par le tarif pour la transmission des lettres par terre, on perçoit une taxe en sus de 10 leptas ; cette taxe est soumise à la progression fixée par le tarif.

Les endroits qui se trouvent dans les distances ci-dessus mentionnées, seront portés, par l'administration postale de Grèce, à la connaissance de l'administration postale d'Autriche.

ART. 14. Un rabais de taxes aura lieu pour les objets ci-après :

1° Pour les journaux, brochures et imprimés périodiques, sous bande croisée ou simple, et ne portant d'autre écriture que l'adresse, la signature et la date :

a. Le port de mer est fixé à un kreutzer ;

b. Le port de poste autrichien à un kreutzer pour chaque lot ;

c. Le port de poste grec à quatre leptas par feuille, d'après le règlement du pays ;

2° Pour les échantillons de marchandises donnés à la poste sous bande, de manière que le contenu soit visible, on payera, à titre de port de mer et de port de poste autrichien, la taxe de la lettre simple, pour chaque deux lots ; à titre de port de poste grec, le tiers de la taxe de la lettre simple, en cas que l'échantillon soit annexé à une lettre ; mais lorsque l'échantillon sera envoyé isolément, la taxe ne pourra être, en aucun cas, inférieure à la taxe d'une lettre simple.

ART. 15. Les taxes grecques garderont leur progression et resteront telles qu'elles sont, dans ce moment, pour toute lettre qui part affranchie de la Grèce, ou y arrive non affranchie, sauf les réductions que le gouvernement grec trouvera bon d'y introduire par la suite. Il est entendu de même pour les taxes concernant les journaux, imprimés périodiques, sous bande croisées ou simples, ainsi que pour l'envoi des échantillons.

En Autriche, cependant, les postes autrichiennes percevront une taxe grecque *unique* de 6 kreutzers pour chaque lettre du poids d'un lot et allant en Grèce affranchie ou venant de là non affranchie. Quant aux journaux, imprimés périodiques, et ne portant d'autre écriture que l'adresse, la signature et la date, ils payeront la taxe fixée en Autriche c'est-à-dire un kreutzer pour un lot.

La progression de ces deux dernières taxes sera réglée d'après le tarif postal autrichien, ce qui aura également lieu pour l'envoi des échantillons.

La perte ou le gain qui résulte de cette stipulation, ne pouvant pas être calculée, tombe à la charge ou au profit de la caisse postale autrichienne, et la Grèce recevra son remboursement de droits de poste exactement selon le tarif postal grec en vigueur.

ART. 16. Les lettres chargées provenant de la Grèce et destinées pour l'Autriche, et vice-versa, seront affranchies, conformément aux dispositions des art. 11, 12, 13 et 15 :

1° Les lettres chargées, remises aux postes autrichiennes, payeront, en outre, pour compte de la caisse postale d'Autriche, le port de chargement et le droit d'accusé de réception ;

2. Les lettres chargées remises aux postes grecques paieront pour compte de la caisse postale de Grèce le double de la taxe de la lettre simple d'après le tarif de la poste respectif.

ART. 17. Sont soumis à l'affranchissement obligatoire jusqu'au lieu de destination.

1. Les lettres des personnes soumises au paiement de droits de poste, adressées à Leurs Majestés Royales et à Leurs Majestés Impériales et Royales, ainsi qu'aux membres de la Maison royale et de la Maison impériale royale.

2. Les lettres des personnes soumises au paiement de droits de poste adressées aux autorités de l'autre État ;

3. Les échantillons, les journaux, imprimés périodiques sous bande croisée ou simple.

ART. 18. Exemptes de tout port de poste, de part et d'autre, seront reçues et expédiées ;

1. La correspondance entre Leurs Majestés Royales et la famille royale d'une part, et Leurs Majestés Impériales Royales et la famille Impériale Royale d'autre part ;

2. La correspondance entre les autorités des deux pays en tant qu'elle regarde les affaires de service ; mais pour que cette correspondance soit exempte des taxes de poste, la dépêche doit être cachetée du sceau et pourvue de l'inscription de l'office envoyeur, porter l'adresse de l'office destinataire et l'observation que c'est pour affaire de service.

ART. 19. Il est défendu aux capitaines des bateaux à vapeur du Lloyd de recevoir dans les ports de relâche grecs d'autres correspondances que celles qui leur seront données par les offices de poste.

Une exception de cette clause a lieu en ce qui regarde la correspondance entre la légation d'Autriche en Grèce, ses consuls, consulats et agents entre eux et leur gouvernement, ainsi que la correspondance des agents du Lloyd entre eux, ou avec leur administration respective.

Mais lorsque ces correspondances seront envoyées d'un point de Grèce pour un autre, par l'entremise de la poste ordinaire, elles payeront la taxe de poste, d'après le tarif en vigueur pour le transport des correspondances.

ART. 20. Les lettres qu'il faudra envoyer soit pour refus de réception, soit pour départ du destinataire, ou pour tout autre motif que ce soit, seront renvoyées exemptes de toute taxe de renvoi, et celles de ces lettres qui auraient été envoyées à compte, seront remises pour le poids et prix, auxquels elles avaient été originellement livrées par l'office envoyeur à l'office destinataire.

ART. 21. L'administration postale de Grèce pourra expédier à Trieste les correspondances destinées pour les pays étrangers, afin que de là elles soient acheminées à leur destination par les voies ordinaires de poste ; les correspondances pro-

venant de l'étranger, destinées pour la Grèce, et remises aux postes autrichiennes, seront expédiées par les voies les plus courtes à Trieste, et de là par le premier bateau à vapeur au bureau respectif des postes helléniques.

ART. 22. Aussitôt après la conclusion du présent traité, le gouvernement autrichien prend sur lui d'entrer en négociation avec les administrations postales des pays étrangers qui se trouvent en communications immédiates avec celle d'Autriche, afin de régler les taxes à percevoir pour les correspondances grecques, d'abolir l'affranchissement obligatoire et de combiner tout ce qui pourrait faciliter l'expédition de la correspondance; après quoi des arrangements ultérieurs seront pris avec l'administration des postes helléniques.

ART. 23. Jusqu'à l'époque où les négociations entre le gouvernement d'Autriche et les pays étrangers, dont il est question dans l'article précédent, arriveraient à un heureux résultat, le paiement des taxes de poste est fixé comme ci-après:

a.) Les lettres ordinaires ou chargées, les journaux, les brochures et les imprimés périodiques, ainsi que les échantillons de marchandises, expédiés des ports de Grèce pour les pays étrangers, doivent être livrés affranchis jusqu'à Trieste; en conséquence leurs envoyeurs payeront à la poste grecque les taxes fixées par les art. 11 et 13, dont le port de mer revient à l'administration postale d'Autriche, et le port de poste grec à celle de la Grèce.

b.) Quant aux correspondances provenant des pays étrangers et destinées pour la Grèce, les taxes à payer sont fixées comme ci-après:

1. Pour les lettres affranchies jusqu'à Trieste, on payera le port de mer;

2. Pour les lettres provenant de Prusse, Bavière, Saxe, et arrivées non affranchies à Trieste, ainsi que pour les lettres des autres États de la Confédération germanique, qui entreraient dans la ligne postale austro-germanique, de plus pour les lettres des duchés de Modène et de Parme, et des autres États d'Italie qui entreraient dans l'union postale austro-italique, on payera le port de mer, et de plus le port austro-germanique ou austro-italique, fixé à neuf kreutzers la lettre simple d'un lot, poids d'Autriche.

3. Pour les lettres qui ne sont affranchies que jusqu'à la frontière autrichienne vers la Russie, la Pologne, la Valachie, la Moldavie, la Serbie, la Sardaigne et la Suisse, on payera le port de mer, et en outre le port de transit autrichien fixé à six kreutzers par lettre simple d'un lot.

4. La correspondance chargée des taxes étrangères payera celles-ci, et en outre le port de mer, le port de transit autrichien, ou le port austro-germanique, ou austro-italique, conformément aux clauses de l'art. 13. Dans tous les cas susmentionnés, on percevra en outre le port de poste grec d'après l'art. 13 pour compte de la caisse postale de Grèce, tandis que les taxes 1-4 reviendront à la caisse postale d'Autriche.

L'administration des postes d'Autriche portera à la connaissance de l'administration grecque le montant des taxes étrangères dont il est fait mention *sub* n° 4.

Le port austro-germanique ou austro-italique, et le port de transit autrichien pour les lettres au-dessus d'un lot de poids, seront calculés d'après la proportion contenue dans l'art. 12.

ART. 24. Sur le port de mer, et celui de transit autrichien, ainsi que sur le port austro-germanique, ou austro-italique, et sur le port de poste grec, on ac-

cordera pour les journaux, imprimés, etc., et pour les échantillons le rabais fixé par l'art. 14, mais quant aux taxes étrangères pour les objets mentionnés, ce seraient les conventions à faire avec les administrations respectives qui en détermineront le montant.

ART. 25. Les lettres tombées en rebut seront renvoyées exemptes de tout droit de renvoi, et celles de ces lettres qui auraient été envoyées à compte seront remises pour le poids ou prix, auxquels elles avaient été originairement livrées par l'office envoyeur à l'office destinataire.

Les lettres renvoyées d'un office à l'autre réclamées par raison de l'absence du destinataire payeront les ports sus-mentionnés et de plus le port pour leur retour.

ART. 26. Dans le cas où la négociation mentionnée à l'art. 22 aurait pour résultat l'abolition de l'affranchissement obligatoire et la faculté de l'affranchissement jusqu'à destination, les dispositions des articles précédents relativement au port grec, au port de mer, au port de transit autrichien, au port austro-germanique, au port austro-italique, resteront en vigueur.

Les ports de poste étrangers seront perçus d'après les règlements qui seraient conclus avec les administrations des postes étrangères.

ART. 27. Les lettres, journaux, etc., échantillons de marchandises, provenant de la Grèce et destinés pour l'Autriche, et vice-versa, seront frappés du timbre du bureau expéditeur et de la date de la remise à la poste ; les lettres chargées seront frappées de plus du timbre portant le mot « chargée. »

ART. 28. Les lettres affranchies seront frappées non-seulement du timbre mentionné dans l'article précédent, mais encore du timbre « П. Е. А. » dans les bureaux grecs, et du timbre « franco » dans les bureaux autrichiens. Ce timbre apposé à l'encre rouge de manière à être facilement remarqué, indique que l'objet a été affranchi jusqu'à destination.

ART. 29. Les taxes à payer par le destinataire seront indiquées par les bureaux d'expédition de la lettre où est apposé le timbre du bureau ; les taxes perçues pour l'affranchissement seront indiquées au dos de la lettre. Le port de mer sera indiqué séparément des autres taxes.

ART. 30. Les accusés de réception des lettres chargées, portant la signature du destinataire et la date de réception, seront renvoyés au bureau d'expédition exempts de toute taxe de retour.

ART. 31. En cas de réclamation pour une lettre chargée, cette réclamation sera faite par écrit, et elle sera renvoyée par la poste suivante à l'office compétent avec l'indication du résultat des recherches faites.

Ces recherches ayant prouvé la perte de la lettre ou d'autres inconvénients, les administrations grecque et autrichienne s'entendront sur les mesures ultérieures.

ART. 32. Les lettres qui ont reçu une fausse direction, ainsi que les lettres qui n'ont pas été remises ou pour refus de réception, ou pour départ du destinataire, seront renvoyées par la poste suivante ; les lettres marquées « poste restante » resteront à la poste pendant trois mois à compter du jour de l'expédition, et seront renvoyées au bureau envoyeur, si, dans cet intervalle, elles ne sont pas demandées par le destinataire, ou si celui-ci ou l'envoyeur n'en a pas disposé autrement.

ART. 33. L'office de Trieste et les bureaux d'échange grecs qui sont en relations de service avec lui, se serviront de feuilles d'avis d'après les formules ci-incluses.

ART. 34. Le compte des taxes entre les offices de poste de la Grèce et d'Autriche pour l'échange de la correspondance se fait en florins et kreutzers, monnaie de convention.

ART. 35. Les bureaux d'échange grecs et le bureau d'échange de Trieste sont tenus de comparer le contenu des feuilles d'avis avec le contenu des paquets arrivés, d'indiquer sur ces feuilles les irrégularités s'il y en a, et de dresser l'accusé de réception d'après la vérification faite.

ART. 36. Les bureaux d'échange grecs et l'office de Trieste ont la faculté de prendre réciproquement des abonnements à des journaux qui sont publiés en Grèce ou en Autriche, ou dans des pays étrangers et de les expédier. Les abonnements pour des journaux publiés dans des pays étrangers ne seront acceptés que dans le cas où la réception serait possible à l'office expéditeur.

ART. 37. L'abonnement doit être au moins pour un trimestre : dans le cas où les conditions faites par la rédaction fixeraient une durée plus longue, on aura à se conformer à ces conditions.

ART. 38. L'abonnement doit être demandé à temps pour que le bureau compétent soit à même de commander l'abonnement avant que son cours ait commencé.

Seulement en observant cette disposition, l'on pourra exiger la réception régulière des feuilles de l'abonnement.

ART. 39. Si, à la réception d'un paquet de journaux, il manquait quelques feuilles, le bureau d'expédition en doit être informé par la poste suivante et s'occupera de l'envoi gratuit de ces feuilles, s'il y en a de disponibles, auprès de l'éditeur ; cependant si cet avis n'était pas fait par la première poste, l'abonné aura à payer l'indemnité réclamée par le rédacteur.

ART. 40. En cas de cessation d'un journal, l'abonné a le droit de réclamer la restitution de la partie de son abonnement partiel ; mais le bureau d'expédition n'est tenu à cette restitution que dans le cas où le rédacteur serait à même de restituer l'indemnité due à ses abonnés.

ART. 41. Les journaux, brochures et imprimés, publiés en Grèce ou en Autriche, seront expédiés réciproquement par les bureaux de poste pour le prix de circulation, qu'ils ont dans leur pays respectif.

ART. 42. Les journaux, imprimés périodiques, brochures, etc., publiés hors de l'empire Autrichien, seront livrés par l'office de Trieste aux bureaux d'échange grecs, au prix qui est payé par les abonnés à Trieste.

ART. 43. Le bureau qui demande l'abonnement est tenu d'en remettre le prix tout de suite, ou au plus tard pendant le mois suivant, au bureau d'expédition.

ART. 44. Les deux gouvernements contractants auront à veiller à ce que les correspondances ne soient chargées de taxes au-dessus des stipulations du présent traité.

Les fractions, qui dans le calcul des différentes taxes résulteraient de la monnaie autrichienne en monnaie grecque, ne seront pas mises en compte, étant au-dessus de deux leptas, mais si elles se présentent au-dessus de trois leptas, elles seront mises en compte pour cinq leptas.

ART. 45. Sur les feuilles d'avis et les accusés de réception, la comptabilité aulique I. R. dressera, par trimestre, le compte de liquidation, sur lequel seront

portés le doit et l'avoir de chaque administration. Copie de ce compte sera envoyée à l'administration postale de Grèce.

ART. 46. L'administration grecque portera à la connaissance de la « direction générale des communications » à Vienne, tout défaut qu'elle aurait rencontré, à la vérification du compte, en y joignant les pièces justificatives; la différence vérifiée sera portée à compte dans la liquidation du trimestre suivant.

ART. 47. Le solde sera remis au bureau créancier dans l'espace de trois mois, à compter du jour de l'expédition du compte trimestriel, en argent de convention ou en lettres de change pour la somme entière en argent de convention, le paiement se fera à Athènes, si le bureau créancier est celui de la Grèce, ou à Trieste, si le bureau créancier est celui de l'Autriche.

ART. 48. Les administrations respectives seront tenues de veiller aux résultats de ce traité et de porter à la connaissance de leurs autorités supérieures toute modification qu'elles croiraient favorable au développement du service, afin que ces modifications soient prises en mûre considération pour être insérées dans le traité.

ART. 49. La durée du présent traité, dont les ratifications seront échangées à Athènes, dans le délai de six semaines à dater d'aujourd'hui et dont les stipulations seront mises en vigueur le 1^{er} mars 1851, est fixée à dix années consécutives; après l'expiration de ce terme, il continuera jusqu'à ce qu'un des deux gouvernements contractants ait annoncé à l'autre son intention de le faire cesser; sans cela, il doit être regardé comme étant renouvelé d'année en année et sera seulement mis hors de vigueur un an après que l'annonce en a été faite, ou dans le cas qu'un nouveau traité le remplacerait.

En foi de quoi ont été dressés deux exemplaires du présent traité, signés par les commissaires respectifs.

Fait, à Athènes, le 27 novembre (9 décembre) 1850.

(L. S.) G. SKOUFFOS.

(L. S.) F. INGELHEIM.

ANNEXE N° 5.

Convention entre l'administration générale des postes du Royaume de Grèce et la société de l'impérial et royal Lloyd autrichien privilégié à Trieste.

M. George Skouffos, directeur de l'administration générale des postes du Royaume de Grèce, et M. Fortuné Ivich, agent du Lloyd autrichien à Athènes et chargé des pleins pouvoirs de la Société de navigation à vapeur, de l'impérial et royal Lloyd autrichien privilégié à Trieste, ayant reçu de qui de droit la mission d'apporter des améliorations au service des bateaux à vapeur de la susdite Société

tel qu'il est actuellement établi, et de fixer les rapports futurs entre l'administration générale des postes grecques et ladite Société, sur la base de la convention postale du 15/27 avril 1843 qui n'est pas encore expirée, s'étant mutuellement communiqué leurs pleins pouvoirs, sont convenus des articles suivants, sauf l'approbation supérieure.

ART. 1^{er}. La Société du Lloyd s'engage à maintenir :

1^o Une communication tous les quinze jours (sauf le cas de force majeure) : entre Trieste et Athènes (le Pirée) par Ancône, Brindisi, Corfou, Argostoli, Zante, Patras, Vostitza, et Loutraki, dans le golfe de Lépante, puis (l'isthme de Corinthe traversé) de Calamaki au Pirée, suivant la ligne I du tableau annexé à la présente convention.

2^o Une seconde communication une fois par semaine (sauf le cas de force majeure) entre Trieste et Constantinople, par Corfou, Syra (avec ligne latérale une fois par semaine pour Athènes), Smyrne, suivant la ligne II du même tableau.

3^o Une troisième communication, outre celle entre Calamaki et Athènes (le Pirée) mentionnée dans le § 1^{er} de l'art. 1^{er}, entre le Pirée et Syra, une fois par semaine. Les voyages entre le Pirée et Syra, et le Pirée et Calamaki, seront faits par un bateau à vapeur stationné au Pirée, suivant la ligne III du tableau susmentionné.

ART. 2. Le bateau à vapeur de station au Pirée fera aussi des voyages réguliers entre Athènes (le Pirée) et Nauplie, une fois chaque quinze jours, sauf toujours le cas de force majeure, et à moins qu'il n'en soit empêché par les retards éventuels des bateaux à vapeur de Trieste et de Constantinople, ou par quelque réparation indispensable.

Cependant, cette course entre le Pirée et Nauplie, ainsi que les autres communications intérieures que la Société du Lloyd entretient maintenant, ou mettrait par la suite en activité, suivant les art. 3, 5, 6 et 22 de la présente convention, lesquelles communications se rapporteraient au transport d'une côte à l'autre du Royaume grec, seront abandonnées par ladite Société aussitôt qu'il y aura des bateaux à vapeur grecs, soit de l'État, soit particuliers et reconnus comme propriété hellénique, et destinés aux communications intérieures susdites.

Cet abandon aura lieu deux mois après que l'administration générale des postes helléniques en aura adressé l'avis à la Société

La Société du Lloyd a, de son côté, le droit, suivant ses convenances, de suspendre ou de cesser complètement la course susmentionnée entre le Pirée et Nauplie, ainsi que les autres communications intérieures qu'elle entretient actuellement ou qu'elle établirait par la suite comme ci-dessus, en informant contemporanément la direction générale des postes helléniques.

Par contre, les courses intérieures actuelles en ligne directe, savoir : entre Patras et Loutraki, entre Calamaki et le Pirée, et entre le Pirée et Syra, et *vice versa*, seront conservées à la Société du Lloyd pour toute la durée de la présente convention.

ART. 3. Les jours d'arrivée et de départ des paquebots du Lloyd, affectés entre autres au transport des correspondances, se trouvent déjà réglés dans l'itinéraire annexé à la présente convention; mais l'administration du Lloyd pourra les changer selon les besoins du service et dans l'intérêt bien entendu des corres-

pondances, après avoir communiqué cette intention à l'administration générale des postes de la Grèce. Dans le cas où les circonstances impérieuses exigeraient par la suite quelques changements ou modifications ultérieurs dans les courses des paquebots du Lloyd, relativement aux voyages de ces derniers dans les divers ports grecs, susmentionnés, il est réservé à la Société susdite de les introduire ; mais elle ne pourra mettre à exécution ces changements ou modifications qu'après une entente préalable avec l'administration des postes grecques. Il est entendu que les deux courses entre Trieste et Athènes (le Pirée), voie de l'isthme, et deux entre Trieste et la Turquie, voie de Syra, seront maintenues dans tous les cas.

ART. 4. Les frais d'armement, d'équipement et d'entretien des paquebots à vapeur du Lloyd, employés au service susmentionné et généralement toute dépense quelconque relative à ces bâtiments, seront à la charge de la société du Lloyd.

ART. 5. Les paquebots mentionnés dans l'article précédent et tous ceux que la société serait par la suite dans le cas de faire stationner au Pirée ou dans d'autres ports du Royaume, soit dans le but de garantir l'exécution du service en général, soit pour établir des communications que la société, suivant l'art. 3 de la présente convention, mettrait en activité après une entente préalable avec la direction générale des postes helléniques, seront considérés et reçus dans tous les ports du Royaume de Grèce et notamment à Patras, Vostitza, Loutraki, Calamaki, Pirée, Syra et Nauplie, en tant qu'ils seront employés au service en question, comme bâtiments de guerre et ils y jouiront d'une immunité complète de tout droit de navigation, de transit sur le charbon destiné à leur consommation, ainsi que de toutes les facilités dont ils jouissaient jusqu'à présent en vertu des ordonnances existantes concernant ces bâtiments. Ils ne pourront être détournés de leur destination spéciale, c'est-à-dire du transport des correspondances, des voyageurs, marchandises, groupes, etc., par quelque autorité que ce soit.

ART. 6. Les bateaux à vapeur de la Société du Lloyd pourront embarquer ou débarquer à Patras, Vostitza, Loutraki, Calamaki, Nauplie, Pirée et Syra, des espèces et matières d'or et d'argent et marchandises, ainsi que des passagers de quelque nation qu'ils soient, avec leurs hardes et effets personnels, à condition que les capitaines se soumettront dans tous les cas aux règlements sanitaires, de douane et de police de ces ports concernant l'entrée et la sortie des voyageurs et des marchandises. Si, en vertu de l'art. 3 de la présente convention, on s'accordait à faire toucher plus tard les bateaux à vapeur du Lloyd à quelque autre port de la Grèce, il est entendu qu'ils y pourront faire également les opérations mentionnées dans le présent article.

ART. 7. Quant au mode de transport de la correspondance entre la Grèce et l'Autriche et à tous les détails y relatifs, on se conformera strictement aux dispositions des conventions existantes ou qui seraient conclues dans l'avenir entre les deux respectables administrations des postes de la Grèce et de l'Autriche, sauf le changement de l'itinéraire.

ART. 8. La Société du Lloyd prend l'engagement de faire transporter par ses paquebots les correspondances du Royaume de Grèce, en dépêches closes, pour Ancône, Corfou, Smyrne et Constantinople et les autres points indiqués dans l'itinéraire annexé à la présente convention, et de ces différents pays pour la Grèce.

ART. 9. La Société susdite s'engage, en outre, au transport de toutes les correspondances qui seront confiées à ces paquebots en dépêches closes, par les bureaux des postes des ports de la Grèce où ces paquebots doivent relâcher pour les bureaux des postes du même État.

ART. 10. Le prix à payer par l'administration des postes de Grèce à la Société du Lloyd pour les dépêches closes remises aux agents en Grèce de ladite Société et destinées pour les pays indiqués à l'art. 8, est fixé comme il suit :

§ 1^{er}. Pour Corfou, Argostoli et Zante, à raison de six kreutzers pour un demi-loth (ou 7 ½ grammes).

§ 2. Pour Ancône, à raison de douze kreutzers pour un demi-loth.

ART. 11. La Société du Lloyd accorde la diminution de la taxe postale entre la Grèce et les ports turcs ci-après nommés, savoir : entre la Grèce, Mitylène, Chio, Tchesme, Smyrne, Ténédos, les Dardanelles, Gallipoli, Salonique et Constantinople, à six kreutzers pour chaque lettre de demi-loth ; la progression de cette taxe, ainsi que les autres taxes et leurs progression, demeureront telles qu'elles se trouvent stipulées dans les art. 10, 12 et 14 de la présente convention.

ART. 12. Le prix à payer par l'administration des postes de Grèce à la Société du Lloyd, pour les dépêches closes, remises aux agents en Grèce de ladite société, et destinées pour les divers points du royaume, indiqués aux n^{os} 1, 2 et 3 de l'art. 1^{er} et dont il est aussi fait mention à l'art. 9, est arrêté indistinctement à raison de quatre kreutzers pour un demi-loth.

ART. 13. La progression de la taxe des paquets contenant les correspondances de la Grèce pour les pays indiqués aux art. 10, 11, 12 et 17, est fixée en raison de leur poids de la manière suivante, savoir :

- 1^o Au-dessous d'un demi-loth, une fois le port ;
- 2^o D'un demi-loth à un, une fois et demie le port ;
- 3^o D'un loth à un et demi, deux fois le port ;
- 4^o D'un et demi à deux, deux fois et demie le port ;
- 5^o Et de demi-loth en demi-loth, la moitié du port en sus.

ART. 14. La taxe des journaux, gazettes, ouvrages périodiques, livres brochés, brochurés, papier de musique, catalogues, prospectus, annonces et avis divers imprimés, lithographiés ou autographiés, qui seront expédiés, sous bande, de la Grèce pour les autres ports du Royaume visités par les paquebots du Lloyd, et pour ceux destinés pour la Turquie, les îles Ioniennes indiquées dans l'itinéraire annexé à la présente convention, et Ancône et Brindisi, reste fixée à raison d'un kreutzer par feuille. Ces feuilles seront remises sous bande par les bureaux des postes du Royaume aux divers agents en Grèce de la société du Lloyd, pour être expédiées à leur destination, et au prix susindiqué d'un kreutzer par feuille.

ART. 15. L'administration des postes en Grèce, à la consignation de chaque paquet de correspondance ou de journaux, s'engage à payer aux agents du Lloyd le port relatif auxdits paquets, suivant la règle ci-dessus tracée, en monnaie de convention, ou, à défaut, d'après la valeur établie pour cette monnaie.

ART. 16. La Société du Lloyd s'oblige, en outre, toutes les fois que l'administration des postes de Grèce le lui demandera, de recevoir les correspondances d'Ancône pour la Grèce en dépêches closes sans exiger le port, bien entendu que,

dans ce cas-là, le port lui sera bonifié, sur le pied indiqué aux art. 10 et 13, par l'administration des postes grecques.

ART. 17. La société du Lloyd s'engage à maintenir le port de la correspondance entre Trieste et la Grèce, du jour où la présente convention sera mise à exécution, de manière à ce qu'une seule taxe égale (douze kreutzers par lettre simple d'un demi-loth) soit payée dans tous les points du Royaume de Grèce visités par ses paquebots.

En cas que par la suite il serait établi, entre les deux respectables administrations des postes d'Autriche et de Grèce, une modification relativement à la taxe des lettres, journaux et autres imprimés indiqués à l'art. 14, entre Trieste et la Grèce, la Société du Lloyd s'engage à l'appliquer suivant le mode dont elle aura été arrêtée entre les deux administrations des postes de Grèce et d'Autriche.

ART. 18. Dans le cas que la Société du Lloyd eût, par la suite, besoin d'un autre terrain à Calamaki ou à Loutraki, ou sur l'isthme même de Corinthe, en outre de ceux qui lui ont été cédés en vertu de l'art. 17 de la convention postale du 13 (27) avril 1843, afin d'y établir des magasins pour le charbon de terre, voitures, etc., le gouvernement grec lui accordera, au prix d'estimation selon les lois du Royaume, et immédiatement à côté de ses établissements, un stremme à Calamaki, et un stremme à Loutraki, ou bien deux stremmes sur l'isthme même de Corinthe, si elle eut à le demander.

ART. 19. Le gouvernement du Roi accorde, en outre, à la Société du Lloyd :

1° Liberté entière dans l'érection de ses magasins et franchise de tout droit pour le bois de construction et autres matériaux à ce nécessaires ;

2° Libre introduction des voitures et fourgons pour le transport des voyageurs, leurs effets, groupes et marchandises, dans le cas où la Société serait obligée de pourvoir elle-même à ses moyens de transport pour la traversée de l'isthme de Corinthe ;

3° Main libre de régler de la manière la plus convenable les transports susmentionnés des voyageurs, effets, groupes et marchandises ;

4° Maintien de la route de l'isthme de Corinthe en bon état de la part du gouvernement de Sa Majesté Hellénique et réparation immédiate des dégâts que le mauvais temps pourrait y causer ;

5° Toutes les facilités possibles dans les opérations de la douane, port et santé, afin que le transport par mer et par terre puisse se faire avec promptitude et sans interruption ;

6° Les objets de grément et de provisions de bouche dont le bateau de station pourrait, de temps en temps, avoir besoin, et qu'un autre de la Société lui apporterait, pourront être transbordés sur ledit bateau de station sans être soumis à aucun droit ou taxe de douane ou autre.

ART. 20. Il est défendu aux capitaines des paquebots susmentionnés, pendant leur relâche dans les ports de la Grèce, ainsi qu'aux agents du Lloyd, de recevoir aucune lettre en dehors des dépêches qui leur seront remises par les bureaux de l'office grec, excepté, toutefois, des dépêches diplomatiques et consulaires regardant le gouvernement d'Autriche et celles de service d'agents de ladite Société.

ART. 21. La présente convention sera en vigueur pendant dix ans à dater du jour de sa signature,

ART. 22. Il est entendu que les stipulations des art. 5, 6 et 19 de la présente convention seront appliquées aussi aux pyroscaphes que la Société serait, par la suite, dans le cas de faire stationner au Pirée ou dans d'autres ports du Royaume, soit dans le but de garantir l'exécution du service en général, soit pour établir de nouvelles communications que la Société, suivant l'art. 3 de la présente convention, mettrait en activité après une entente préalable avec la direction générale des postes helléniques.

ART. 23. La présente convention sera ratifiée, d'une part, par le Ministère royal hellénique de l'Intérieur, et, d'autre part, par le conseil d'administration de la Société du Lloyd ; les ratifications en seront échangées à Athènes dans le délai de deux mois ou plus tôt si faire se peut, et elle sera mise à exécution, au plus tard, dans le délai de trois à cinq semaines après l'échange des ratifications.

En foi de quoi, les deux contractants de la présente convention, M. le directeur de l'administration générale des postes du Royaume de Grèce et M. le fondé de pouvoirs de la Société du Lloyd, l'ont signée et y ont apposé leurs sceaux.

Fait en double à Athènes, le 26 novembre (8 décembre) 1830.

(L. S.) F. IVICH.

(L. S.) G. SKOUFFOS.

ANNEXE N° 6.

*Convention entre le Gouvernement grec et la Société des services maritimes
des Messageries nationales.*

M. George Skouffos, directeur de l'administration générale des postes royales helléniques, et M. Théophile Feraldi, au nom de la Société des services maritimes des Messageries nationales, ayant reçu de qui de droit la mission de fixer la position de ladite Société en Grèce, et les rapports futurs entre le gouvernement grec et ladite Société, s'étant mutuellement communiqué leurs pleins pouvoirs, sont convenus des articles suivants :

ART. 1^{er}. La Société des services maritimes des Messageries nationales, s'engage à maintenir, sauf le cas de force majeure :

1^o Une communication tous les dix jours entre Syra, Malte, Messine, Naples, Civita-Vecchia, Livourne, Gênes et Marseille d'une part, et de l'autre, Syra, Smyrne, les Dardanelles, Gallipoli et Constantinople, et par embranchement également tous les dix jours entre Syra et le Pirée ;

2^o Deux communications par mois avec Alexandrie (Égypte) ;

3^o Une communication tous les vingt jours, par Syra et Smyrne, avec Rhodes, Messina, Alexandrette, Lattaquie, Tripoli, Beyrouth, Jaffa et Alexandrie, suivant

les itinéraires y annexés, obligatoire entre la Compagnie des Messageries nationales et le gouvernement français.

ART. 2. Le bateau à vapeur de station au Pirée continuera aussi de faire des voyages réguliers :

1° Une fois par mois entre Athènes (le Pirée), Hydra, Spezzia, Nauplie, Marathonisi et Calamata ;

2° Une fois par mois entre le Pirée et Calcis ;

3° Une fois par mois entre le Pirée et Salonique, sauf toujours le cas de force majeure, et à moins qu'il n'en soit empêché par les retards éventuels des bateaux à vapeur de Marseille et de Constantinople, ou par quelques réparations indispensables.

Cependant les communications intérieures, autres que celles du Pirée à Syra, que la Société des services maritimes des Messageries nationales entretient maintenant, ou celles qu'elle pourrait être amenée à mettre en activité après une entente préalable avec l'administration des postes grecques, d'un point du littoral grec à un autre, seront abandonnées par ladite Société aussitôt qu'il y aura des bateaux à vapeur grecs, soit de l'État, soit particuliers, et reconnus comme propriété hellénique, destinés aux communications intérieures, mentionnées dans les §§ 1 et 2 du présent article.

Cet abandon aura lieu deux mois après que l'administration des postes grecques en aura adressé l'avis à la Société.

La Société des services maritimes des Messageries nationales aura, de son côté, le droit, à toute époque et suivant ses convenances, de suspendre et de rompre complètement tout ou partie des communications intérieures qu'elle entretient actuellement, ou qu'elle pourrait établir par la suite, en informant contemporanément deux mois d'avance le gouvernement grec des nouvelles dispositions qu'elle aura prises, sans que cette modification à ses itinéraires lui fasse perdre aucun des droits et privilèges qui résultent pour elle de la présente convention. Le service actuel entre Syra et le Pirée, ainsi que toutes les autres lignes fixées par l'art. 1^{er}, seront seuls maintenus pendant toute la durée de la présente convention.

ART. 3. Les jours et heures d'arrivée et de départ des paquebots dans les différentes échelles qu'ils sont appelés à desservir suivant l'art. 1^{er} de la présente convention, sont réglés par la Société des services maritimes des Messageries nationales de concert avec la direction générale des postes françaises. La Société des services maritimes des Messageries nationales pourra toujours, selon les besoins du service, et conformément aux accords qui pourraient intervenir entre elle et la direction générale des postes françaises, apporter dans lesdits jours et heures de départ et d'arrivée telle modification qu'elle jugera utile ; mais elle sera tenue de communiquer à l'administration des postes grecques, au moins un mois d'avance, les changements qui pourraient être introduits dans le service.

Dans les cas aussi où des circonstances impérieuses exigeraient par la suite quelques changements ou modifications ultérieurs dans les cours des paquebots des services maritimes des Messageries nationales, relativement aux voyages établis ou à établir dans les divers ports grecs, mentionnés dans l'art. 2 de la présente

convention, il est réservé à la Société susdite de les introduire; mais elle ne pourra mettre à exécution ces changements ou modifications qu'après une entente préalable avec la direction des postes grecques.

En cas que l'intérêt, bien entendu, du service exige la relâche au Pirée des paquebots de la ligne du Levant, la Société des services maritimes des Messageries nationales se réserve expressément le droit d'opérer ce changement et d'y conformer ses itinéraires, en prévenant deux mois d'avance la direction générale des postes grecques, et sans rien perdre des droits et privilèges qui lui sont garantis par la présente convention.

ART. 4. Dans le cas où, d'après le dernier paragraphe de l'article précédent, la relâche des paquebots de la ligne du Levant se ferait au Pirée, la Société des services maritimes des Messageries nationales s'engage à maintenir une communication entre le Pirée et Syra, tous les dix jours, soit par embranchement, soit en conservant la relâche à Syra dans la ligne directe du Levant.

ART. 5. Les frais d'armement, d'équipement et d'entretien des paquebots à vapeur de la Société des services maritimes des Messageries nationales, employés au service susmentionné, et généralement toutes dépenses relatives aux bâtiments, seront à la charge de la Société susdite.

ART. 6. Soit qu'il s'agisse de lignes actuellement établies, mentionnées dans les art. 1^{er} et 2 de la présente convention ou de celles qui pourraient être établies par la suite après une entente préalable avec l'administration des postes grecques, les paquebots des services maritimes des Messageries nationales seront considérés et reçus dans les ports de la Grèce et notamment à Syra et au Pirée comme bâtiments de guerre. Il y jouiront d'une immunité complète de tous les droits de navigation, de transit sur les charbons destinés à leur consommation, ainsi que de tous les honneurs et privilèges que réclament les intérêts de l'importance du service qui leur est confié, ils ne pourront être détournés de leur destination spéciale, c'est-à-dire du transport des correspondances, des voyageurs, des marchandises, groupes, etc., par quelque autorité que ce soit, ni être sujets à saisie-arrêt, embargo ou arrêt de prince.

ART. 7. En cas de sinistre ou avaries survenus aux paquebots appartenant à ladite Société, dans le cours de leur navigation, le gouvernement grec donnera à ces bâtiments tous les secours et toute l'assistance que leur position réclamera, et leur fera faire ou fournir, au besoin, par ses arsenaux, au prix des tarifs de ces établissements, les réparations d'agrès et de machine qui pourront y être faites convenablement.

ART. 8. En cas de guerre entre les deux nations, les paquebots français continueront leur navigation sans obstacles ni molestation de la part du gouvernement grec, jusqu'à notification de la rupture de toute communication entre les deux pays, faite par l'un des deux gouvernements; auquel cas les paquebots pourront, s'ils se trouvent en route, ou dans l'un des ports de leur itinéraire, retourner librement, et sous protection spéciale dans l'un des ports de France, pendant un délai de trois mois, après cette notification.

ART. 9. Les paquebots susmentionnés pourront embarquer et débarquer dans les différents ports de Grèce et notamment à Syra et au Pirée des espèces et matières d'or et d'argent et marchandises, ainsi que des passagers de quelque

nation qu'ils soient avec leurs hardes et effets personnels, pourvu que leur entrée ou sortie, leur importation ou exportation soit permise d'après les lois grecques, et sous la condition que les capitaines se soumettront, dans tous les cas, aux règlements sanitaires de douane et de police de ces ports, relatifs à l'embarquement et au débarquement des voyageurs et des marchandises.

ART. 10. Soit que les passagers et marchandises provenant de l'étranger soient transbordés dans un des ports de Grèce, sur un paquebot français ou sur un navire à vapeur de toute autre nation appartenant à une compagnie reconnue par le gouvernement grec, soit que la Société des services maritimes des Messageries nationales reçoive elle-même en transbordement des voyageurs ou des colis apportés, dans un des ports de Grèce, par des bâtiments d'une autre compagnie, également reconnue par le gouvernement grec, toute opération de transit s'effectuera libre de tout droit. A cet effet, les paquebots français et les paquebots étrangers, avec lesquels devront être opérés lesdits échanges pourront s'accoster pour effectuer les opérations qui pourraient avoir lieu de bord à bord.

Les marchandises et groupes à échanger seront débarqués et conservés jusqu'au moment de leur embarquement, sans assujettissement à aucun droit, et sous la surveillance de la douane, dans un lieu spécial aux frais de l'agence, soit de la société des services maritimes des Messageries nationales, soit de toute compagnie reconnue par le gouvernement grec, avec laquelle elle aurait traité, les opérations seront néanmoins soumises aux exigences des lois sanitaires.

ART. 11. Le gouvernement du Roi accorde, en outre, à la Société des services maritimes des Messageries nationales, les avantages suivants :

1° Toutes facilités possibles seront introduites dans les opérations de douane, port et santé, afin de permettre aux transports de s'effectuer avec promptitude et sans interruption ;

2° Cession pleine et entière est faite à la Société des services maritimes des Messageries nationales d'un terrain d'une contenance de trois stremmes, pris soit sur l'emplacement qu'occupe aujourd'hui le dépôt des charbons de ladite Société, à l'entrée du port du Pirée, soit sur les terrains limitrophes, mais toujours de façon à conserver, à la propriété concédée à la Compagnie des services maritimes des Messageries nationales, la façade sur le bord de la mer. Liberté entière est donnée à ladite Société pour l'érection des constructions sur l'emplacement ci-dessus concédé ; franchise de tous droits lui est accordée pour l'introduction des bois et autres matériaux nécessaires auxdites constructions ;

3° Les objets de grément et de provisions de bouche, dont le bateau de station pourrait avoir besoin de temps à autre, et qui pourraient lui être apportés par un autre bâtiment de la Société, pourront être transbordés sur ledit bateau de la station, sans être soumis à un droit, taxe de douane ou autre.

ART. 12. Tout ce qui concerne le service et l'échange des dépêches par le paquebot de de la Société des services maritimes des Messageries nationales, rentrant exclusivement dans le domaine de l'administration des postes françaises, est étranger à la présente convention.

ART. 13. La présente convention est conclue pour neuf ans ; à l'expiration de ce terme, elle demeurera en vigueur pendant neuf autres années, et ainsi de suite à moins de notification contraire faite, par l'une des parties contractantes, six

mois avant l'expiration de chaque terme ; pendant ces derniers six mois, la convention continuera d'avoir son exécution pleine et entière. D'un autre côté, il est entendu que les franchises concédées par la présente convention seront également appliquées au service fait en Grèce par les paquebots de ladite Compagnie, antérieurement à la date du présent traité.

ART. 14. La présente convention, sauf l'approbation des Chambres, sera ratifiée, d'une part, par le Ministre royal hellénique de l'intérieur, et, d'autre part, par le conseil d'administration de la Société des services maritimes des Messageries nationales.

Les ratifications en seront échangées à Athènes, dans le délai de deux mois, ou plus tôt, si faire se peut, et elle sera mise immédiatement à exécution.

En foi de quoi, ont été dressés deux exemplaires de la présente convention, signés par les commissaires des deux Parties contractantes.

Fait à Athènes, le 1/13 avril 1853.

(L. S.) TH. FERARDI.

(L. S.) G. SKOUFFOS.



Itinéraire des bateaux à vapeur de la Compagnie des services maritimes des Messageries nationales.

1. LIGNE D'ITALIE. — DE MARSEILLE A MALTE.

DÉPARTS. ALLER.			ARRIVÉES.			DÉPARTS. RETOUR.			ARRIVÉES.		
CHAQUE MOIS.			CHAQUE MOIS.			CHAQUE MOIS.			CHAQUE MOIS.		
De Marseille...	les	9 19 29	A Gènes.....	les	10 20 30	De Malte (1)...	les	2 12 22	A Messine.....	les	3 13 23
Gènes.....		10 20 30	Livourne.....		1 21 31	Messine.....		3 13 23	Naples.....		4 14 24
Livourne.....		1 11 21	Civita-Vecchia..		2 12 22	Naples.....		4 14 24	Civita-Vecchia...		5 15 25
Civita-Vecchia..		2 12 23	Naples.....		3 13 23	Civita-Vecchia..		5 15 25	Livourne.....		6 16 26
Naples.....		3 13 23	Messine.....		4 14 24	Livourne.....		6 16 26	Gènes.....		7 17 27
Messine.....		4 14 24	Malte (1).....		5 15 25	Gènes.....		7 17 27	Marseille.....		8 18 28

(1) Correspondance à Malte avec le paquebot de la ligne du Levant des 5, 15, 25, et avec le paquebot de la ligne d'Égypte des 7 et 26.

(1) Correspondance avec le paquebot de la ligne du Levant arrivant à Malte les 1^{er}, 11 et 21 de chaque mois.

2. LIGNE DU LEVANT. — DE MARSEILLE A CONSTANTINOPLE.

DÉPARTS. ALLER.			ARRIVÉES.			DÉPARTS. RETOUR.			ARRIVÉES.		
De Marseille...	les	1 11 21	A Malte (1).....		5 15 25	De Constantinople.		5 15 25	A Gallipoli.....		6 16 26
Malte.....		5 15 25	Syra (2).....		8 18 28	Gallipoli.....		6 16 26	Dardanelles.....		6 16 26
Syra.....		9 19 29	Smyrne (3).....		10 20 30	Dardanelles...		6 16 26	Metelin.....		6 16 26
Smyrne.....		10 20 30	Metelin.....		11 21 1	Metelin.....		6 16 26	Smyrne (1).....		7 17 27
Metelin.....		11 21 1	Dardanelles...		11 21 1	Smyrne.....		7 17 27	Syra (2).....		8 18 28
Dardanelles...		11 21 1	Gallipoli.....		11 21 1	Syra.....		8 18 28	Malte (2).....		11 21 1
Gallipoli.....		11 21 1	Constantinople.		12 22 2	Malte.....		12 22 2	Marseille.....		15 25 5

(1) Correspondance avec le paquebot de la ligne d'Italie, arrivant à Malte les 5, 15, 25 de chaque mois.

(2) Correspondance avec le paquebot de la Compagnie les 8, 18, 28 de chaque mois pour le Pirée (Athènes), le 8 pour Salonique, le 18 pour Nauplie et Calamata, le 28 pour Chalcis (Négrepont).

(3) Correspondance à Smyrne tous les 20 jours, à partir du 10 janvier, avec le paquebot de Syra.

(1) Correspondance à Smyrne tous les 20 jours avec les paquebots de la ligne de Syrie.

(2) Correspondance à Syra, avec le paquebot de la Compagnie les 8, 18 et 28 pour le Pirée (Athènes), le 8 pour Salonique, le 18 pour Nauplie et Calamata, le 28 pour Chalcis (Négrepont).

(3) Correspondance à Malte avec le paquebot de la ligne d'Italie partant les 2, 12 et 22.

3. LIGNE D'ÉGYPTE. — DE MARSEILLE A ALEXANDRIE.

DÉPARTS. ALLER.			ARRIVÉES.			DÉPARTS. RETOUR.			ARRIVÉES.		
De Marseille...	les	4 23	A Malte (1).....		7 26	D'Alexandrie (1) les		7 28	A Malte (2).....	les	12 23
Malte.....		7 26	Alexandrie (2)...		12 1	Malte.....		12 23	Marseille.....		15 26

(1) Correspondance à Malte avec le paquebot d'Italie des 5 et 25.

(2) Correspondance à Alexandrie avec le paquebot de la ligne de Syrie, lorsque celui-ci y arrive le 8 ou le 12 du mois.

(1) Correspondance avec le paquebot de Syrie, lorsque celui-ci arrive à Alexandrie le 2 ou le 12.

(2) Les passagers et les marchandises à destination des ports d'Italie doivent avoir purgé leur quarantaine avant d'être admis sur les paquebots de la ligne d'Italie qui partent de Malte les 2, 12 et 22.

4. LIGNE DE GRÈCE.

DÉPARTS. ALLER.			ARRIVÉES.			DÉPARTS. RETOUR.			ARRIVÉES.		
De Syra (1).....		8 18 28	Au Pirée.....	les	9 19 29	De Pirée (1).....	les	7 17 27	A Syra.....	les	8 18 28
Pirée.....		1	Chalcis.....		2	Chalcis.....		3	Pirée.....		3
Pirée.....		11	Salonique.....		13	Salonique.....		13	Pirée.....		15
Pirée.....		21	Nauplie.....		22	Calamata.....		23	Nauplie.....		24
Nauplie.....		22	Calamata.....		23	Nauplie.....		24	Pirée.....		25

(1) Correspondance à Syra pour le Pirée (Athènes) les 8, 18 et 28 de chaque mois.

Id. Pour Salonique le 8 de chaque mois.

Id. Pour Nauplie et Calamata le 18 de chaque mois.

Id. Pour Chalcis le 25 de chaque mois.

(1) Correspondance à Syra pour le Pirée (Athènes) les 8, 18 et 28 de chaque mois.

Id. Pour Salonique, le 8 de chaque mois.

Id. Pour Nauplie et Calamata le 18 de chaque mois.

Id. Pour Chalcis le 25 de chaque mois.

5. LIGNE DE SYRIE. — DE CONSTANTINOPE A ALEXANDRIE, UN VOYAGE TOUTS LES 20 JOURS.

ALLER.

	Janvier, mars, mai.	Janvier, mars, mai.	Février, avril, juin.		Janvier, mars, mai.	Janvier, mars, mai.	Février, avril, juin.
De Constantinople.....	8	28	18	A Smyrne (1).....	10	30	20
Smyrne	10	30	20				
		Février, avril, juin.	Février, avril, juin.			Février, avril, juin.	Février, avril, juin.
De Rhodes.....	12	2	22	A Rhodes.....	12	2	22
Messina.....	14	4	24	Messina.....	14	4	24
D'Alexandrette.....	15	5	25	Alexandrette.....	15	5	25
De Lattaquié.....	16	6	26	Lattaquié.....	16	6	26
Tripoli.....	16	6	26	Tripoli.....	16	6	26
Beyrouth.....	19	9	29	Beyrouth.....	17	7	27
Jaffa.....	20	10	30	Jaffa.....	20	10	30
				Alexandrie (2).....	2 et 22	12	»

RETOUR.

D'Alexandrie (1).....	22	13	»	A Jaffa.....	24	14	»
De Jaffa.....	24	14	»	Beyrouth.....	25	15	»
Beyrouth.....	27	17	»	Tripoli.....	27	17	»
Tripoli.....	27	17	»	Lattaquié.....	28	18	»
Lattaquié.....	28	18	»	Alexandrette.....	29	19	»
D'Alexandrette.....	29	19	»	Messina.....	30	20	»
De Messina.....	30	20	»	Rhodes.....	»	2	22
Rhodes.....	»	2	22	Smyrne (3).....	»	4	24
Smyrne (2).....	»	8	28	Constantinople.....	»	10	30

(1) Correspondance à Smyrne avec le paquebot de la ligne du Levant, partant de Marseille tous les 20 jours.

(2) Correspondance, lorsque le paquebot de Syrie arrive à Alexandrie le 2 ou le 12, avec le paquebot de la ligne d'Égypte partant le 7 et le 18.

(1) Correspondance avec le paquebot de la ligne d'Égypte, arrivant le 1er et le 12, lorsque le paquebot de la ligne de Syrie se trouve à Alexandrie le 2 ou le 12.

(2) Quarantaine de cinq jours, à purger à Smyrne.

(3) Correspondance avec le paquebot de la ligne du Levant, pour les voyageurs et marchandises à destination de la Grèce, de Malte d'Italie et de France.

Les navires effectuent le voyage de retour dans les échelles de Syrie en libre pratique.

Note indiquant les avantages assurés aux bateaux à vapeur de la ligne belge.

Nos paquebots jouiront de toutes les immunités des *navires de guerre* (art. 5 de la convention autrichienne du Lloyd et art. 6 de la convention française des Messageries) et pour les préciser, voici un résumé des tarifs en vigueur :

Droits de port du Royaume de Grèce. Les bâtiments au-dessous de cinq tonneaux sont libres de tout droit, excepté du droit de phare.

<i>Droits de tonnage.</i> Dans les ports de Nauplie, Pirée, Négrepont, Calamata, Marathonisi, Navarin et Patras, les bâtiments au-dessous de vingt tonneaux paient par tonneau »		Dr.	Lept.
			9
	Au-dessus de vingt tonneaux »		12
<i>Droit de permis de départ.</i> Les bâtiments de	5 à 20 tonn. »		50
—	21 à 50 — »		1
—	51 à 100 — »		2
—	101 à 200 — »		3
—	201 à 300 — »		4
—	301 et plus — »		5
<i>Droit de phare, où il en existe.</i> Les bâtiments de	5 à 20 tonn. »		50
—	21 à 50 — »		1
—	51 à 100 — »		2
—	101 à 200 — »		3
—	201 à 300 — »		4
—	301 et plus — »		5

Observations sur le droit de tonnage.

1° Tout bâtiment arrivant de l'étranger chargé au-dessous de vingt tonneaux, qui débarque et embarque à son bord des marchandises, paie par tonneau »

Dr.	Lept.
	9
	12

S'il est de plus de vingt tonneaux »

2° Tout bâtiment au-dessous de vingt tonneaux arrivant chargé de l'étranger qui débarque les marchandises et part sur lest, ou s'il arrive en lest et en repart chargé, paie par tonneau »

	6
	8

S'il est d'une portée au-dessus de vingt tonneaux. »

3° Tout bâtiment au-dessous de vingt tonneaux provenant de l'étranger, arrivé en lest et partant de même, c'est-à-dire sans faire aucune opération commerciale, paie par tonneau »

	3
	4

Si sa portée est au-dessus de vingt tonneaux »

4° Tout bâtiment au-dessous de vingt tonneaux provenant de l'intérieur du Royaume, ou d'un port du Royaume, paie la moitié des droits, suivant les cas et les circonstances, comme le précédent article ci-dessus » 5
 S'il est au-dessus de vingt tonneaux » 4

5° Tout bâtiment qui n'a pas son chargement en entier est considéré comme chargé. Exceptions :

1° Tout bâtiment qui sera forcé par la tempête d'aller relâcher dans un port, ou à cause d'avaries, est exempt de tout paiement dans le cas où il ne ferait aucune opération commerciale. Il peut rester dans le port huit jours.

2° Quand un bâtiment, destiné pour un port, est obligé d'entrer dans un autre port, le capitaine est tenu de déclarer de suite au capitaine du port que son intention n'est pas de faire aucune opération commerciale; il pourra rester cinq jours sans payer d'autres droits que le droit de phare, s'il y en a.

Il pourra consigner et recevoir des lettres et de l'argent.

En vertu d'une ordonnance royale du 24 juin 1839, sont exempts de tout droit les bâtiments qui restent à la cape sans entrer dans le port et qui demandent à faire les provisions nécessaires pour l'équipage ou à faire quelques réparations sans entrer.

D'après la même ordonnance, tout bâtiment peut rester six heures sous voile, près du port, mais après le temps fixé, le bâtiment payera les droits.

Il est à remarquer que le tarif des droits de port, tel qu'il est indiqué ci-dessus est doublé pour le port de Syra, c'est-à-dire que pour tout bâtiment jaugeant au-dessus de vingt tonneaux, le droit à payer est de 24 leptas par tonneau (drachme 0,24 = franc 0,216) si le navire débarque et embarque; 16 s'il débarque seulement, et 8 s'il ne fait aucune opération commerciale.

Il existe en outre un tarif des droits à payer dans les offices sanitaires et dans les lazarets. Ce tarif est égal pour tous les ports de la Grèce. Le voici :

CHAPITRE I.

ART. I. Pour la patente de santé :

	Dr. Lpt
1° Navires de 5 tonneaux et au-dessous	» 10
2° Navires de 5 tonneaux et au-dessus, par chaque tonneau.	» 2

ART. II. Pour visa de la patente :

1° Navires de 5 tonneaux et au-dessous.	» 0
2° Navires de 6 tonneaux et au-dessus, par chaque tonneau.	» 1

ART. III. Pour chaque passager non inscrit sur le rôle d'équipage. . . » 10

Sont exemptés de payer ce droit les soldats de l'armée royale grecque, voyageant pour service.

ART. IV. Pour chaque certificat, attestat ou expédition d'un acte public, délivré par l'autorité sanitaire » 2

ART. V. Pour permis de cabotage :

1° Navires de 5 tonneaux et au-dessous.	» 10
2° Navires de 6 à 25 tonneaux	» 20

Il y a encore le tarif des droits de quarantaine et de purification.

CHAPITRE II.

	Dr. Lpt.
ART. I. Navires se trouvant en quarantaine dans le port, par tonneau et par jour	» 1
ART. II. Navires en quarantaine, ne devant point prendre la libre pratique, pour tout droit de lazaret, par jour	» 50
ART. III. Chaque passager, faisant sa quarantaine à bord, par jour	» 50
ART. IV. Chaque passager, non compris dans le rôle d'équipage des navires en quarantaine, et qui ne doit point prendre pratique, une fois pour toutes	» 25
ART. V. Pour la visite du médecin :	
1° Navires de 5 tonneaux et au-dessous	0 0
2° — 6 tonneaux à 25	1 »
3° — 26 — 50	1 50
4° — 51 — 100	3 »
5° — 101 tonneaux et au-dessus	6 »
Le droit pour visite du médecin est dû, même lorsque le navire part en quarantaine.	
ART. VI. Pour chaque barque d'observation, chargée par l'autorité de surveiller les navires en quarantaine, par jour	5 »
ART. VII. Pour chaque gardien, mis à bord des navires, par jour	1 50
Lorsque le navire est pestiféré	4 »
ART. VIII. Pour chaque gardien, employé à surveiller le débarquement d'objets non susceptibles	1 50
Lorsque son service dure moins de six heures, par chaque heure	» 25
ART. IX. Chaque passager, faisant sa quarantaine dans un lazaret, paie, par jour :	
Lorsqu'il se trouve avec d'autres dans une même chambre	» 50
Lorsqu'il veut avoir une chambre particulière	3 »
ART. X. Chaque passager, faisant sa quarantaine, soit à bord du navire, soit au lazaret, doit, une fois pour toutes, payer pour la visite du médecin	3 »
ART. XI. Pour le <i>spoglio</i> , y compris le bois à brûler et l'eau, par chaque passager	6 »
ART. XII. Les enfants de deux ans et au-dessous ne paient aucun droit dans le lazaret. De l'âge de trois à douze ans, ils paient la moitié des droits.	
ART. XIII. Pour chaque gardien employé à la surveillance des passagers, par jour	1 50
ART. XIV. Lorsque les passagers sont pestiférés	4 »
ART. XV. Pour chaque employé chargé de la purification des marchandises, par jour	2 50
ART. XVI. Lorsque les marchandises sont infectées	5 »
ART. XVII. Tout objet purifié dans les magasins d'un lazaret, et tout ce qui est purifié spécialement par la fumigation ou la submersion dans un liquide, paie un demi pour cent.	

ART. XVIII. Les droits de quarantaine, pour les animaux, sont fixés de la manière suivante :

1° Pour les bœufs, buffles, chevaux, mulets, ânes et quadrupèdes semblables	1 »
2° Pour les moutons, chèvres, porcs et autres quadrupèdes du même genre	» 4

ART. XIX. Tout individu pestiféré n'est plus soumis au droit de quarantaine, du moment où il est transporté dans les établissements destinés aux pestiférés. Il ne paie que les dépenses que le Gouvernement doit faire pour sa purification.

ART. XX. Sont également exempts de tous droits de quarantaine les voyageurs qui peuvent prouver leur indigence par des certificats émanés des autorités de leur résidence ou délivrés par la commission sanitaire.

ART. XXI. Les navires en quarantaine paient, pour les pourvoyeurs de l'office sanitaire, lorsqu'ils les emploient, par chaque individu qui y est embarqué, soit marin, soit passager, par jour. » 8

ART. XXII. Lorsqu'un passager se sert du pourvoyeur du lazaret, il paie, par jour » 15

La convention exemptera nos paquebots de ces trois tarifs, et pour faire aisément apprécier l'importance de cette exemption, voici ce qu'aurait à payer un navire venant de Constantinople, et jaugeant 800 tonneaux.

1° Droits de port à 24 lpt. par tonneau	dr. 192
2° Droits sanitaires, à 2 lpt.	16
3° Visa de patente, à 2 lpt.	16
4° Pour vingt passagers, à 10 lpt	2
5° Certificat de santé	2
6° Trois jours de quarantaine, à 1 lpt par jour.	24
7° Visite du médecin	6
8° Une barque d'observation	5
9° Deux gardiens pendant trois jours	6
10° Deux gardiens, pendant un jour, pour surveiller le débarquement.	3
	<hr/>
	dr. 272

C'est donc 272 drachmes ou fr. 244-80 qu'un paquebot de 800 tonneaux seulement aurait à payer, et dont la nouvelle convention nous affranchit *complètement*, sans parler des formalités et des pertes de temps souvent plus onéreuses que les taxes elles-mêmes.



TABLE DES MATIÈRES.



Exposé des motifs	4
Projet de loi	3
Convention additionnelle du 5 juin 1856	4

ANNEXES.

N° 1. — Traité du 25 septembre 1840 entre la Belgique et la Grèce	7
N° 2. — Traité du 27 octobre 1854 entre la Belgique et l'Angleterre	15
N° 3. — Convention postale du 1 ^{er} juin 1844 entre la France et la Grèce	18
N° 4. — Convention postale du 9 décembre 1850 entre l'Autriche et la Grèce	29
N° 5. — Convention du 8 décembre 1850 entre le gouvernement hellénique et la Société du Lloyd	36
N° 6. — Convention du 13 avril 1853 entre le gouvernement hellénique et Société des services maritimes des Messageries nationales de France	41
N° 7. — Note indiquant les avantages assurés aux bateaux à vapeur de la ligne belge.	48
