(1)

(N^o 119.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 MARS 1858.

Traité de commerce et de navigation conclu, le 10 décembre 1837,
entre la Belgique et la Sardaigne (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. VAN ISEGHEM.

MESSIEURS,

La Belgique, depuis l'abolition de son système de droits différentiels de 1844, en offrant aux autres États le bénéfice de sa nouvelle législation commerciale, est en droit de demander en retour aux puissances étrangères tous les avantages qu'elles accordent à leur commerce et à leur navigation, c'est-à-dire d'être traitée dans les pays ou États qui sont gouvernés par le même pouvoir central, par la même autorité législative, à l'entrée, à la sortie, au transit et pour les frais de port, comme les nationaux, c'est-à-dire de n'avoir aucune surtaxe à payer.

En renonçant, à titre de réciprocité, à un système maritime protecteur, le commerce et la navigation désirent cette réciprocité complète; il est juste et raisonnable de placer les intérêts mercantiles partout complètement sur le même pied, car un Gouvernement qui se réserve, n'importe dans quel pays soumis à sa domination, des avantages pour ses nationaux, que ces avantages portent sur des droits d'entrée, de sortie ou de transit, ce Gouvernement ne se trouve pas dans les conditions voulues, et n'a pas le droit d'exiger de nous son admission au nouveau système commercial inauguré par la loi de juin 1856.

(1) Projet de loi, n^o 64.

(2) La section centrale, présidée par M. Dolez, était composée de MM. VAN ISEGHEM, Joseph JOURET, LESOINNE, ORBAN, DE BOE et DE PERCEVAL.

Si nous admettons momentanément les pavillons étrangers sans réciprocité garantie et complète, c'est en vue de nos propres intérêts, sans nous engager pour l'avenir ; la Belgique conserve, en tout cas, le droit de faire usage de l'article 2 de la loi de 1856, si elle trouve ses intérêts commerciaux compromis. Pour elle, l'article 1^{er} de cette loi a une valeur réelle ; il est très-favorable aux nations étrangères, qui peuvent largement en profiter ; la suppression de nos droits différentiels leur a été très-avantageux. L'article 2 a été inséré dans la loi pour nous garantir contre le traitement défavorable que nous pourrions rencontrer à l'étranger, traitement qui empêcherait le commerce belge de faire les mêmes opérations que d'autres négociants.

Nous n'avons certes pas le droit, et cette idée est loin de notre pensée, de critiquer un Gouvernement étranger qui veut conserver soit chez lui, soit dans ses provinces ou autres territoires, séparés par la mer ou non, des avantages pour son propre commerce et sa navigation : chacun doit connaître ses intérêts et ses besoins ; mais ce que nous pouvons dire avec raison, c'est qu'un Gouvernement qui suit un système pareil doit être rangé parmi ceux qui conservent une législation protectrice en matière commerciale et maritime.

Au fait que désire le commerce ? il veut vivre comme son voisin, être mis dans la même position depuis l'embarquement jusqu'au débarquement, depuis le commencement jusqu'à la fin de l'opération commerciale ; car son concurrent, qui a de moindres droits d'entrée, de sortie ou de transit à payer, conserve un avantage, et dès lors il n'y a plus de réciprocité.

La Sardaigne a un système large ; elle admet le pavillon étranger, à titre de réciprocité, comme son propre bâtiment ; aussi la Belgique est heureuse de trouver chez cette nation amie, avec qui elle a de si bons rapports, cette réciprocité franche et complète. A part une seule exception sur un article très-important pour nos revenus, elle admet le pavillon sarde comme le sien, n'importe le lieu de provenance ou de destination ; elle donne à la Sardaigne des garanties contre toutes surtaxes, comme nous l'obtenons chez elle.

Pour se conformer à l'esprit de notre législation de 1856, il faut entre les Gouvernements, afin de s'assurer mutuellement les avantages d'un système uniforme, un acte quelconque, soit une déclaration, soit une convention ou traité ; la seule différence c'est que ce dernier mode contient, outre la déclaration de réciprocité pour les droits de douanes et des frais de port, une protection pour les personnes, des garanties et des stipulations tant administratives que judiciaires en faveur du commerce, de l'industrie et de la navigation. Ces conventions internationales, quand elles n'ont pas pour but principal un système différentiel ou une réduction de tarifs, ne peuvent jamais être considérées comme contraires à l'esprit et aux bases de notre système de 1856 ; au contraire, elles ne doivent effrayer personne, elles sont préférables, pour donner une stabilité, une certaine durée et sécurité aux relations commerciales et industrielles ; aussi des conventions ou des traités sont nécessaires pour garantir nos commerçants contre des difficultés qu'on rencontre souvent dans des ports et dans des localités de peu d'importance, situées aux frontières.

Le traité de commerce et de navigation avec la Sardaigne, du 24 janvier 1851, fut signé à une époque où la Belgique avait encore pour système commercial la loi sur les droits différentiels de 1844 ; il devait dès lors être en

harmonie avec cette législation. Il admettait pour l'intercourse de part et d'autre les marchandises sans surtaxes, aux mêmes droits d'entrée que les importations par pavillon national.

Ce traité contenait aussi des réductions de tarif pour quelques produits des deux pays.

La convention actuelle assimile les deux pavillons, tant pour les relations directes qu'indirectes, et fait disparaître les exceptions de tarif et les réductions de droits accordées par les articles 11 et 12 du traité de 1851. Cependant, le protocole additionnel du 10 décembre 1857 admet, comme exception, sous le rapport des droits de douane, les concessions faites ou à faire par les deux Gouvernements sur leur tarif respectif, en faveur d'un pays limitrophe, en un mot en faveur de la France.

Si le traité nouveau diffère essentiellement, quant aux principes douaniers et commerciaux, du traité de 1851, il conserve néanmoins plusieurs dispositions qui figuraient déjà dans ce dernier acte, et qu'on peut appeler des stipulations administratives; elles se trouvent inscrites dans tous nos arrangements internationaux de la même nature.

Bien que la Sardaigne fasse un commerce très-considérable avec l'étranger, la valeur de nos importations et de nos exportations est loin d'atteindre un chiffre élevé.

D'après une annexe de l'Exposé des Motifs, elles ont été :

COMMERCE SPÉCIAL.		
	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.
En 1852. fr.	170,000	fr. 3,226,000
En 1853.	283,000	5,857,000
En 1854.	394,000	5,349,000
En 1855.	219,000	4,123,000
En 1856.	1,509,000	4,344,000

Ces divers chiffres diffèrent un peu de ceux du tableau commercial publié par le Gouvernement sarde.

En première ligne de nos exportations, figure le sucre raffiné : cette marchandise forme, terme moyen, la moitié de la valeur de nos exportations. Après le sucre viennent les tissus de laine et les machines et mécaniques.

D'après le tableau général du commerce du royaume de Sardaigne, les importations ont été :

VALEURS OFFICIELLES.					
COMMERCE GÉNÉRAL.			COMMERCE SPÉCIAL.		
1855.	1854.	1855.	1855.	1854.	1855.
Fr. 399,942,414	312,429,890	332,043,477	188,020,508	199,912,315	206,961,455
Et les exportations :					
220,650,402	214,885,632	245,334,034	95,014,264	109,710,449	131,977,943

La Grande-Bretagne exporte annuellement en Sardaigne pour une valeur d'environ	fr. 39,000,000 »
La France	50,000,000 »
La Suisse	17,000,000 »

En examinant le mouvement commercial de la Sardaigne avec les pays étrangers, on trouve que les trois pays cités ci-dessus y font des importations pour des valeurs considérables, principalement en fils, tissus, fer et machines (annexe A) et autres produits que la Belgique fabrique également, et pour lesquels elle trouverait probablement des débouchés importants en Sardaigne. Il est vrai de dire que deux de ces pays, la France et la Suisse, comme États limitrophes de la Sardaigne, se trouvent dans une position meilleure et plus favorable que toute autre contrée. Quand on voit le chiffre élevé des exportations de ces trois pays industriels que nous venons de citer, et ce mouvement commercial si actif de la Sardaigne, il est à espérer que, dans un avenir peu éloigné, la Belgique aura une part plus grande dans les importations en Piémont, principalement pour les diverses espèces de tissus. La section centrale reconnaît volontiers que ceux qui ont une position acquise travaillent plus facilement avec un pays étranger, que ceux qui doivent établir des relations et faire connaître leurs produits; mais avec des efforts et de l'énergie on y parvient. Il convient toujours de connaître les usages et de fabriquer d'après le goût des consommateurs étrangers : cela facilite les affaires et fait augmenter les transactions; on peut être convaincu que nos industriels, avec l'activité qu'ils ont, ne négligeront pas ce marché important, d'autant plus qu'ils peuvent travailler à aussi bon compte que leurs voisins, et lutter avantageusement avec eux pour toutes sortes de produits, surtout quand ils se trouvent dans la même position de fabrication. Il n'y a aucun doute qu'ils porteront toute leur attention sur les ressources que leur offre la consommation sarde, et qu'ils tâcheront d'augmenter ainsi, autant que faire se peut, les rapports commerciaux entre les deux pays.

Depuis la présentation du traité, M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir à la section centrale la dépêche suivante :

Bruxelles, le 22 février 1858.

« MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» J'ai l'honneur de vous adresser le texte original d'un article additionnel au traité de commerce conclu, le 10 décembre dernier, entre la Belgique et la Sardaigne.

» Une note, également ci-annexée, indique les motifs de cette disposition.

» Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, les assurances de ma haute considération.

» Bⁿ DE VRIÈRE. »

ARTICLE ADDITIONNEL.

« Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi des Belges jugeant convenable de
 » réserver un traitement de faveur aux navires belges pour le commerce
 » indirect du sel, à l'exclusion des navires étrangers, il est spécialement
 » entendu et établi entre les hautes parties contractantes que, nonobstant
 » l'article II du traité ci-dessus, le Gouvernement belge continuera à faire
 » usage de cette faculté relativement au commerce des sels (autres que ceux
 » de provenance sarde) importés sous pavillon sarde.

» En compensation, le Gouvernement belge s'engage à faire, à l'époque de
 » la mise à exécution du traité ci-dessus et tant que durera la restriction pré-
 » cédente, les réductions suivantes dans le tarif de douane actuellement en
 » vigueur en Belgique sur les articles ci-après de provenance sarde :

» a. Marbres bruts, taillés ou sciés, — libres à l'entrée;

» b. Macaroni, semoule et vermicelle, réduits à 1 fr. 20 c^s les 100 kilo-
 » grammes.

» Le présent article additionnel aura la même force et valeur que s'il avait
 » été inséré mot à mot dans le traité signé le 10 décembre 1857, et sera ratifié
 » en même temps.

» En foi de quoi les soussignés, en vertu de leurs pleins pouvoirs, ont signé
 » le présent article additionnel et y ont apposé leurs cachets.

» Fait à Turin, le 19 février 1857.

» LANNOY.

» C^{te} CASTELBOURG.

NOTE EXPLICATIVE.

» Tous nos traités de commerce contiennent une réserve relative au poisson
 » et au sel brut, l'importation de ces deux articles sous pavillon national étant
 » soumise en Belgique à un régime spécial.

» Une réserve figurait à ce sujet dans le précédent traité avec la Sardaigne;
 » elle a été textuellement reproduite dans le nouveau. En voici les termes :

« Il est néanmoins dérogé aux dispositions qui précèdent pour l'importation
 » des produits de la pêche nationale, les deux pays se réservant la faculté
 » d'accorder des privilèges spéciaux au pavillon national pour le commerce de
 » ces produits.

» Il est entendu que la réduction accordée en Belgique aux sels de France,
 » pour déchet au raffinage, n'est pas étendue aux sels des États sardes. »

» Comme on le remarquera, cette rédaction, en ce qui regarde le sel, ne fai-
 » sait pas mention du pavillon; mais le traité de 1851 ne stipulant que pour
 » les relations directes, il en résultait seulement que le pavillon sarde était assi-
 » milé au pavillon belge pour l'importation du sel de Sardaigne en Belgique,
 » ce qui ne pouvait présenter d'inconvénient.

» Le traité récent, au contraire, s'étend aux relations indirectes comme aux
 » autres, et un doute s'est élevé sur la question de savoir si, quoique matériel-
 » lement la même, la clause relative au sel, était encore suffisante pour atteindre
 » le but que le Gouvernement belge avait eu en vue. C'est pour lever ce doute
 » qu'a été signé l'article additionnel ci-annexé. Toute obscurité se trouve ainsi
 » dissipée quant au commerce du sel. Nous avons, de notre côté, satisfait à un
 » désir de la Sardaigne, en lui garantissant un régime favorable pour l'impor-
 » tation des marbres et de quelques pâtes d'Italie, régime qui est d'ailleurs en
 » harmonie avec notre législation actuelle. »

Effectivement, comme le fait observer le Gouvernement, tous nos traités de commerce et de navigation contiennent une clause restrictive pour l'importation du sel brut en Belgique. En donnant des instructions à notre plénipotentiaire à Turin, pour la négociation du traité qui fait l'objet de nos délibérations, les intentions du Gouvernement étaient de ne déroger en rien aux stipulations pour l'article sel, et de les maintenir telles qu'elles se trouvaient insérées dans le traité de 1851.

Cette dernière convention n'avait pour but, comme on le sait, que les relations directes entre les deux pays, et l'assimilation pour l'intercourse des pavillons respectifs. Il ne fallait donc alors aucune restriction pour le sel; mais comme la convention actuelle est beaucoup plus large, qu'elle met les deux nations absolument sur le même pied, tant pour les relations directes qu'indirectes, et de plus qu'il était entendu que rien n'aurait été changé pour tout ce qui concerne la législation qui régit cette marchandise, tant à l'importation indirecte que sous le rapport du déchet accordé pour la fabrication du sel français, il était nécessaire d'avoir une interprétation claire pour lever le doute qui aurait pu exister dans la rédaction. C'est le motif pour lequel l'article additionnel du 19 février dernier a été signé.

Le sel paye un droit d'accise très-considérable, tandis que sa valeur est relativement minime; il est donc juste et nécessaire que le trésor ait des garanties douanières.

Par cet article additionnel, la Belgique prend l'engagement de ne pas décréter des droits d'entrée sur les marbres bruts, taillés ou sciés venant de la Sardaigne, et de ne pas mettre des droits d'entrée plus élevés que fr. 1 20 c^s par 100 kilogrammes sur le macaroni, la semoule et le vermicelle.

Comme nous avons déjà eu l'honneur de le dire, le traité du 10 décembre 1857 contient plusieurs dispositions qui figurent dans celui du 24 janvier 1851.

Toutes les sections ont approuvé le traité.

Dans l'examen des détails, la section centrale passera sous silence les articles qui n'ont donné lieu à aucune discussion et sur lesquels aucune demande de renseignements n'a été adressée au Gouvernement.

Ce sont les articles 1 à 5, 9, 10, 13 à 18, 20 à 24, qui figuraient dans l'ancien traité sous les nos 1 à 5, 8, 9, 16 à 21, 23 à 27. Ces articles contiennent littéralement les mêmes dispositions et ont la même rédaction; depuis l'existence du premier traité, ils n'ont donné lieu à aucun inconvénient, au contraire, ils ont été favorables au commerce des deux nations.

L'article 6 a aussi identiquement la même rédaction que l'article 6 de la pré-

cédente convention, il traite la question des frais de port : l'assimilation des deux pavillons est complète ; les navires sardes continueront à payer les mêmes droits que les navires belges, et réciproquement nos bâtiments auront les mêmes frais que les navires sardes dans leurs propres ports.

La section centrale a demandé au Gouvernement communication de la loi piémontaise qui règle les taxes de navigation et d'ancrage. M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir copie de la loi du 26 juin 1851. (Annexe B.) Cette loi ne comprend ni la taxe du pilotage ni les autres frais semblables.

ART. 7. Un doute s'est élevé dans la 1^{re} section sur l'interprétation à donner à un paragraphe de cet article. Il se trouve que les bâtiments en relâche forcée sont exempts du droit de tonnage et d'expédition, à condition qu'ils ne fassent aucune opération de commerce; cependant, dit le § 5, ne sera pas considérée comme opération de commerce, la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

La section demande si la douane pourrait avoir le droit de refuser cette autorisation, et forcer ainsi le capitaine à payer les droits de tonnage et d'expédition, alors que la vente serait autorisée par le pouvoir judiciaire ou par les consuls.

En réponse à cette observation, M. le Ministre des Affaires Étrangères a remis la note suivante :

- « Le motif de l'intervention de l'administration des douanes est la nécessité
- » de s'assurer que les marchandises sont réellement avariées; si elles ne l'étaient
- » pas, il y aurait opération de commerce et, par suite, le navire ne pourrait
- » être affranchi du droit de tonnage et d'expédition.
- » Mais quand il y a décision judiciaire ou ordonnance rendue par le consul
- » conformément aux lois sur la matière, le doute n'est pas possible et la
- » douane ne pourrait légitimement refuser d'autoriser la vente.
- » L'article 7 a du reste été littéralement emprunté au traité de 1851, et n'a
- » donné lieu, dans la pratique, à aucune difficulté. »

La section centrale trouve cette réponse du Gouvernement satisfaisante et conforme aux sens du traité.

Comme dans tous nos nouveaux traités, la Belgique consent seulement au remboursement du péage sur l'Escaut, aussi longtemps que le pavillon belge jouira de cet avantage.

Ce péage est une charge, au profit de la Néerlande, mise par les puissances signataires du traité de paix de 1839 sur tous les navires qui entrent dans l'Escaut. En principe, ce sont les navires, n'importe à quelle nation ils appartiennent, qui doivent le payer; si la Belgique a remboursé jusqu'à présent cette taxe, elle l'a fait volontairement; elle n'y était tenue par aucune autre obligation que celle résultant de nos traités de commerce et de navigation.

La 1^{re} section trouve une différence entre la rédaction de l'article 8 et celle de l'article 16 du traité conclu, le 23 mars 1857, avec le royaume des Deux-Siciles. L'article 8 ne prévoit pas, comme l'article 16, le cas où il s'agirait de la capitalisation du péage de l'Escaut, ni celui où la Belgique conclurait avec d'autres

États des arrangements établissant une compensation entre le péage de l'Escaut et des péages analogues qui existent à l'étranger.

Cette observation a été transmise au Gouvernement: voici la réponse que M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir à la section centrale:

« Le traité conclu avec les Deux-Siciles assimile le pavillon napolitain et au pavillon belge et aux pavillons étrangers, pour ce qui regarde le péage de l'Escaut.

» Le traité signé avec la Sardaigne n'assimile le pavillon sarde qu'au pavillon belge pour cet objet.

» Les éventualités que prévoit la question de la section centrale ne rentrent donc pas sous l'application de ce dernier arrangement.

» C'est ainsi que les deux parties contractantes l'ont formellement entendu; cela est constaté par le protocole officiel des conférences dont voici un extrait:

« L'attention des plénipotentiaires s'est arrêtée ensuite sur la clause de la garantie du remboursement du droit de péage sur l'Escaut dont il est question à l'article 8 du traité, et à l'égard de laquelle le plénipotentiaire belge a fait la réserve, acceptée par le plénipotentiaire sarde, qu'il devait être bien entendu que le remboursement de ce péage aura lieu en faveur du pavillon sarde, tant que le pavillon belge en jouira lui-même, mais que le premier cessera d'y avoir droit dans l'hypothèse où il surviendrait un arrangement analogue à celui du Sund, qui capitaliserait le péage de l'Escaut; que, dans ce cas, la Belgique payera sa part contributive à la Hollande, mais qu'elle ne sera aucunement tenue en vertu du traité négocié par les soussignés, à payer celle de la Sardaigne ni d'aucun autre État. »

Une différence de rédaction existe réellement entre les deux traités: par celui dont nous nous occupons, le navire sarde continue à être assimilé au navire belge, quant au remboursement du péage de l'Escaut, tandis que le navire sicilien jouit de tous les avantages de remboursement accordés non-seulement aux navires belges, mais aussi aux navires étrangers. Il faut cependant observer que jamais un bâtiment étranger n'aura plus d'avantages qu'un bâtiment belge; ce sera par conséquent toujours le traitement dont jouira le pavillon belge, qui servira de base pour le remboursement aux autres pavillons.

Au reste, le cas éventuel dont parle la 1^{re} section a été prévu dans les conférences qui ont eu lieu à Turin entre les plénipotentiaires belge et sarde; d'après la communication que le Gouvernement a faite à la section centrale, les navires piémontais ne pourront dans aucun cas, pas plus que les navires siciliens, réclamer l'assimilation au bâtiment belge si le péage était capitalisé, et même si, en vertu d'un arrangement spécial, le Gouvernement belge prenait à sa charge le paiement de la capitalisation à faire pour une nation étrangère.

Les articles 11 et 12, sauf l'exception prévue par l'article 15, relative à la pêche et au déchet pour le sel français, et l'interprétation donnée par l'article additionnel du 19 février dernier, assimilent le pavillon sarde en Belgique au nôtre, et réciproquement nos bâtiments dans les ports sardes au pavillons piémontais, pour l'importation et l'exportation des marchandises, tant directement qu'indirectement; l'article 19 contient engagement de part et d'autre de traiter les marchandises ou objets provenant du sol, de l'industrie ou des entrepôts tant

à l'importation qu'à l'exportation, sur le pied de la nation la plus favorisée, toutefois, avec la condition qui fait l'objet du protocole du 10 décembre 1857, à savoir que les deux parties respectives se réservent de maintenir et de stipuler, en faveur de la France exclusivement, des avantages spéciaux équivalant à des concessions obtenues ou à obtenir de ce dernier État.

En comparant ces trois articles avec les articles 10, 11, 12, 14 et 15 du précédent traité, la Chambre remarquera qu'au lieu d'accorder seulement le traitement national pour l'intercourse, il l'est d'une manière générale, et bien qu'il y ait une exception pour le sel, ce produit, s'il vient des salines sardes, peut néanmoins être importé sans surtaxe par navire piémontais, de manière que, pour cette marchandise aussi, le pavillon sarde jouira de tous les avantages accordés aux autres pavillons les plus favorisés.

La Belgique avait, par l'article 11 du traité de 1851, consenti à une réduction de droits sur quelques produits sardes importés par mer par un des deux pavillons, comme la Sardaigne nous l'avait accordé par l'article 12, pour quelques-uns de nos produits; aujourd'hui ces diverses catégories de marchandises vont rentrer dans le droit commun.

Notre tarif général a, depuis quelque temps, subi des changements notables; ainsi, les petites peaux brutes, les plantes, le corail non ouvré, les semences autres que les graines oléagineuses, et les marbres, qui avaient obtenu une réduction de droits d'entrée par l'article 11 du dernier traité, sont en ce moment libres à l'importation. Aussi, par l'article additionnel du 19 février, le Gouvernement belge prend l'engagement de ne mettre aucun droit d'entrée sur les marbres bruts taillés ou sciés, et, quant aux macaroni, semoule et vermicelle, de ne pas décréter à l'importation un chiffre plus élevé que fr. 1. 20 c^e par 100 kilogrammes, tandis que le droit pour ces derniers produits était fixé, par le traité précédent, à 3 francs par 100 kilogrammes. Pour les huiles et les fruits, articles qui étaient favorisés et que la Sardaigne nous envoie, le droit commun ne peut lui faire du tort: la Belgique ne produit pas ces articles, et aucune autre nation n'a obtenu jusqu'à présent la moindre réduction de droits. Ainsi, pris dans son ensemble, le tarif actuel de la Belgique est même plus favorable aux importations de la Sardaigne que celui qui avait été décrété partiellement par le traité de 1851.

En outre, il y a toujours ce grand avantage de la réciprocité du pavillon.

La section centrale a désiré avoir communication du tarif général des droits d'entrée en Sardaigne, et principalement pour les articles favorisés par l'art. 12 du traité de 1851.

Voici la réponse de M. le Ministre des Affaires Étrangères :

« Les concessions de tarif que le traité de 1851 avait stipulées au profit de la Belgique, ont été successivement étendues à tous les pays qui ont conclu depuis lors des traités avec la Sardaigne.

» Le traité de 1857 nous accordant à cet égard le traitement de la nation la plus favorisée, nous continuerons à jouir du tarif réduit aussi longtemps qu'un autre pays en jouira.

» L'énumération et la tarification des articles favorisés par le traité de 1851, se trouvent à la page 17 de l'Exposé des Motifs du traité de 1857.

- » Quant aux droits du tarif général sarde, sur les mêmes articles, ils sont indiqués à la page 26 de l'Exposé des Motifs du traité de 1851 (annexe C.).
- » Il est toutefois à remarquer que les droits ont été abaissés sur plusieurs articles compris dans le traité de 1851. Ces modifications sont énoncées à la page 744 du tome II du *Recueil consulaire*.
- » Nous ajouterons que les avantages de tarif que la France a obtenus dans le principe en Sardaigne, ont été successivement étendus à d'autres pays, et sont ainsi devenus d'une application générale. »

Les modifications du tarif sarde dont parle M. le Ministre consistent en une réduction de droits sur :

- Les bois d'ébénisterie, en planches, etc.;
- Le papier blanc;
- Le caoutchouc et gutta-percha, brut et ouvré;
- Fonte en coussinets pour les chemins de fer;
- Rails pour les chemins de fer;
- Fers en baguettes rondes de 4 à 12 millimètres de diamètre;
- Plomb en pains et en débris;
- Étain, idem;
- Zinc de première fusion en masses brutes, en barres ou en plaques;
- Cuivre en pains, en rosettes, etc.;
- Tuyaux de terre cuite pour le drainage.

D'après la réponse du Gouvernement, et en vertu de la clause du traité qui nous accorde le traitement le plus favorisé, nous continuerons à jouir en Sardaigne du tarif réduit et des avantages accordés à la France, étendus déjà à d'autres pays.

Ainsi, de part et d'autre, il y a compensation : nous aurons pour l'importation de nos produits en Sardaigne les mêmes faveurs que les autres nations; ces avantages ont de la stabilité, et nous pourrions ainsi continuer à faire des efforts pour nouer des relations d'affaires et tâcher d'augmenter nos exportations vers le Piémont. Ces rapports de commerce et d'industrie ne peuvent être que favorables et avantageux aux deux nations.

Par l'article 13, le traitement de la nation la plus favorisée est accordé de part et d'autre pour le transit.

L'article 24 du traité prévoit les cas d'échouement de naufrage des navires.

La section centrale demande quelle est l'autorité belge à laquelle incombe l'obligation d'informer le consul sarde des navires de sa nation qui pourraient échouer sur nos côtes.

M. le Ministre des Affaires Étrangères a répondu :

- « Ce soin revient aux commissaires maritimes. Ces agents possèdent la liste des pays avec lesquels nous avons des traités qui renferment des stipulations relatives au sauvetage des bâtiments naufragés. »

Cette réponse est satisfaisante pour les localités de la côte où nous avons un commissaire maritime : il en existe trois sur notre littoral, à Ostende, à Nicuport et à Blaukenberghe; il y a en outre quinze communes qui ont une partie de leur territoire sur la plage de notre côte, et il est nécessaire de prendre aussi des me-

sures pour ces localités; ainsi il est à désirer que le Gouvernement donne des instructions aux bourgmestres des communes du littoral, afin qu'ils aient le soin d'informer immédiatement les consuls résidant au chef-lieu de l'arrondissement consulaire des sinistres qui peuvent avoir lieu sur la côte et qui intéressent la nation qu'ils représentent.

Pour ce qui regarde les naufrages et échouements qui peuvent avoir lieu sur la côte des États sardes, c'est au Gouvernement piémontais à désigner les fonctionnaires auxquels incombe l'obligation d'en faire informer les consuls belges.

La section centrale applaudit à l'insertion dans le traité actuel des règles du droit maritime arrêtées par le congrès de Paris; elle font l'objet des art. 25, 26 et 27. Elle engage le Gouvernement à faire insérer ces dispositions dans toutes nos conventions de commerce internationales; déjà ces articles figurent dans notre dernier traité avec les Deux-Siciles et sont d'une importance réelle pour les pays neutres.

Le traité actuel est, d'après l'article 28, conclu pour un terme de cinq années au moins, et il peut être en vigueur au delà de ce laps de temps, aussi longtemps qu'une des parties contractantes ne le dénonce point.

Par suite de l'article additionnel qui a été signé le 19 février à Turin, il est nécessaire de modifier la rédaction du projet de loi; la section centrale, à l'unanimité et de commun accord avec le Gouvernement, propose de rédiger l'article unique de la manière suivante :

» Le traité de commerce et de navigation conclu le 10 décembre 1857, entre
» la Belgique et la Sardaigne, ainsi que l'article additionnel du 19 février 1858,
» sortiront leur plein et entier effet. »

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

H. DOLEZ.

IMPORTATIONS EN SARDAIGNE. — Commerce spécial. — Valeurs officielles.

	DE LA GRANDE-BRETAGNE.			DE LA FRANCE.			DE LA SUISSE.		
	1933.	1934.	1935.	1933.	1934.	1935.	1933.	1934.	1935.
Fils de lin et de chanvre	1,712,154	751,035	902,071	158,455	208,787	278,565	74,749	75,010	85,850
Tissus id.	429,137	252,358	556,728	454,354	494,108	615,200	140,415	170,014	255,000
Fils de coton	476,030	571,400	504,549	57,480	94,238	111,117	82,546	66,640	99,452
Tissus de coton	8,505,920	9,176,417	7,189,495	4,914,950	5,416,218	6,415,675	4,500,824	6,909,854	6,555,864
Fils de laine	215,572	542,578	401,604	41,054	44,428	57,094	55,524	56,840	120,044
Tissus de laine	4,885,725	4,580,169	4,504,061	5,940,051	5,928,109	6,040,638	2,474,085	2,724,468	5,355,680
Machines et mécaniques	689,556	991,150	1,566,874	584,876	556,982	561,976	215,577	229,240	185,418
Fer	11,921,713	15,207,197	8,554,586	720,690	708,510	1,662,615	258,872	875,007	664,545
Les importations totales (commerce spécial) se font à l'étranger	59,597,209	59,505,050	57,520,777	48,059,224	48,542,597	55,054,595	14,556,725	17,868,608	18,487,854

ANNEXE B.

*Loi du 26 juin 1851, relative aux droits de port, de navigation, etc.,
en Sardaigne.*

1° DROITS DE NAVIGATION.

ART. 1^{er}. — Les bâtiments marchands sous pavillon national devront être munis :

1° D'une patente de nationalité, dans laquelle sera inscrit le passe-port maritime;

2° D'un rôle d'équipage.

En outre, il sera délivré, aux navires qui en feront la demande, l'extrait dit *scontrino*.

ART. 2. — Pour l'expédition de chacun de ces papiers il sera payé, y compris le droit de timbre, *deux francs*.

La patente de nationalité sera délivrée à tous les bâtiments étrangers qui passeront à la propriété des citoyens de l'État, moyennant le paiement de 1 p. 0/0 sur la valeur établie par le contrat.

ART. 3. — La patente de nationalité et le *scontrino* seront délivrés pour toute la durée du navire, pour autant qu'il ne change ni de nom ni de conformation.

Le rôle d'équipage sera renouvelé chaque fois que la feuille sera pleine et chaque fois que le capitaine en fera la demande, moyennant paiement de la taxe fixée par l'article précédent.

ART. 4. — Les navires payeront les droits fixes de navigation dont l'énumération suit :

Les navires de moins de 16 tonneaux	fr.	5 par an.
Id. de 16 à 50 id.	25	id.
Id. de 51 à 100 id.	150	pour trois ans.
Id. de 101 à 200 id.	200	id.
Id. de 201 et plus	300	id.

ART. 5. — Les embarcations qui se livrent à la pêche sur les côtes de l'État, seront exemptées de l'obligation de se munir des papiers de bord prescrits par l'article 1^{er}.

Ils continueront à être pourvus de la licence de pêche, pour laquelle ils payeront 40 centimes par année en sus du droit prescrit à l'article précédent.

ART. 6. — Continueront à être affranchies de tout droit, les embarcations qui font le service et se livrent à la pêche à l'intérieur des ports, des havres

ou le long des plages de l'État, en se conformant aux dispositions particulières établies par les règlements des ports.

ART. 7. — Les passagers qui s'embarqueront ou débarqueront, sous quelque pavillon que ce soit, dans les ports, havres ou sur les plages de l'État, payeront 20 centimes chacun.

Lorsque l'embarquement ou le débarquement aura lieu sur deux points de l'État, ce payement aura lieu une seule fois.

Le capitaine, tant étranger que national, est responsable de ce payement.

2^o DROITS D'ANCRAGE.

ART. 8. — Les bâtiments nationaux, qu'elle qu'en soit la provenance, payeront pour droits d'ancrage, par tonneau :

Au-dessous de 35 tonneaux.	fr. 1	» c ^s par an ;	} chaque abord (<i>entrée</i>) dans tout port, rade ou plage de l'État.
De 36 à 80 tonneaux.	» 20		
De 81 tonneaux et plus.	» 30		

Les bateaux à vapeur, en cours régulier de navigation, payeront l'ancrage une seule fois par mois.

Pour établir le jaugeage des bateaux à vapeur, il sera déduit pour l'espace occupé par les machines et le charbon, 40 p. %.

ART. 9. — Sont exemptés du payement de la taxe ci-dessus, les bâtiments de la marine royale militaire de toute puissance maritime ; les bateaux pêcheurs et bateaux corailleurs de toute capacité et provenance, pourvu qu'ils n'aient à leur bord que le produit de leur pêche.

ART. 10. — Les navires nationaux jaugeant plus de 35 tonneaux payeront le droit d'ancrage chaque fois qu'ils mouilleront et feront des opérations de commerce, ou feront dans un port, rade ou plage de l'État, un séjour volontaire ou forcé de plus de quinze jours.

ART. 11. — Ne seront pas considérés comme opérations de commerce, l'envoi d'une chaloupe à terre, la remise ou la réception des lettres ou de simples échantillons, non plus que l'achat de provisions de bord nécessaires à l'achèvement du voyage.

ART. 12. — Les bâtiments nationaux qui entreront dans les ports, rades ou plages de l'État, et qui, par force majeure ou à cause d'avaries, seraient obligés d'y séjourner au delà du terme de quinze jours, ne seront assujettis à aucun droit d'ancrage pendant tout le laps de temps qui leur sera nécessaire pour compléter leurs réparations, pourvu qu'ils n'y fassent aucune opération de commerce.

Toutefois les travaux devront être commencés dans les cinq jours qui suivront celui du mouillage.

Art. 13. — Les bâtiments nationaux qui chargeront ou débarqueront des marchandises dans plusieurs ports, rades ou plages de l'État, payeront le droit d'ancrage au lieu où ils commenceront l'opération, et en seront exempts dans ceux dans lesquels ils la continueront ou termineront, pourvu que, dans l'inter-valle, ils ne touchent dans aucun port étranger.

S'ils touchent dans un port, rade ou sur une plage étrangère, ils seront assujettis au même droit qu'au premier mouillage.

Art. 14. — Ne jouiront pas de l'avantage établi par l'article précédent, premier alinéa, les navires qui, après avoir terminé le débarquement de leur cargaison, embarqueront d'autres marchandises.

Art. 15. — Les navires marchands de tout tonnage, appartenant à des nations qui n'ont pas avec la Sardaigne de conventions relatives aux taxes dont il est question dans la présente loi, payeront pour droit d'ancrage fr. 1 30^e par tonneau, dans les ports, rades ou sur les plages de l'État, chaque fois qu'ils y aborderont ou feront des opérations de commerce ou qu'ils feront un séjour volontaire ou forcé de plus de quinze jours.

Art. 16. — Les navires étrangers qui auront acquitté le droit d'ancrage à leur premier mouillage sur un point quelconque de l'État, sans y avoir fait opération de commerce, ne seront soumis, lorsqu'ils se livreront auxdites opérations sur un autre point, qu'au tiers du droit susdit.

Art. 17. — Tous les bâtiments soit nationaux, soit étrangers qui, partis des ports, rades ou plages de l'État, seraient obligés d'y entrer par suite de gros temps ou de tout autre accident, seront exemptés du paiement du droit d'ancrage, s'ils conste de la patente de santé ou des autres papiers de bords qu'ils n'ont touché et fait opération de commerce dans aucun autre port; dans le cas contraire, ils seront soumis au même traitement qu'à leur premier mouillage.

Toutefois, les navires chargés ou sur lest seront soumis au paiement du droit d'ancrage si, après leur rentrée en relâche, ils font quelque opération de commerce.

DROITS DE BASSIN (DARSE).

Art. 18. — Les bâtiments nationaux payeront, pour droit d'entrée dans les bassins (darses) de l'État, 5 centimes par tonneau, à partir de 35 tonneaux et au-dessus.

Art. 19. — Les bâtiments étrangers de tout tonnage payeront pour droit d'entrée ainsi qu'il est dit ci-dessus, 10 centimes par tonneau.

Art. 20. — A l'expiration du mois qui suivra l'entrée dans les bassins, chaque bâtiment payera la moitié des droits ci-dessus pour chaque mois de séjour. Pour le paiement de ces droits, tout mois commencé sera compté comme complet.

Art. 21. — Les navires marchands, tant nationaux qu'étrangers, de tout tonnage, payeront 50 centimes pour permission de radouber, caréner, calfater et goudronner à l'intérieur des ports et dans les darses.

Par les dispositions de la présente loi sont abolies les taxes :

De phare ;

De tonnage,

De double ancrage,

De séjour dans les ports,

Ainsi que celle pour radouber, caréner, calfater et pour espalmer.

Toute loi ou disposition contraire à la présente loi est abrogée.