
Chambre des Représentans.

SÉANCE DU 19 AVRIL 1836.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA SECTION CENTRALE,

PAR

M. DESMAISIÈRES,

SUR

LE PROJET DE LOI RELATIF AU TRANSIT.

MESSIEURS,

La section centrale m'a confié la tâche de vous présenter son rapport relatif au projet de loi sur le transit qui vous a été soumis par le Gouvernement.

Notre système actuel de transit avait été établi et mis en rapport, autant que le permettaient alors les intérêts si divergens des deux parties du royaume, avec la position agricole, industrielle et commerciale de la Hollande et de la Belgique réunies en un seul et même État.

Aujourd'hui, les deux pays étant séparés, notre position est essentiellement changée, aussi bien sous le rapport commercial que sous celui politique.

Notre rivalité d'intérêts avec la Hollande, la suspension de la navigation par les eaux intérieures, le système de chemins de fer que nous avons adopté et qui est destiné à nous mettre à même de concourir avec avantage contre la Hollande, pour le commerce considérable de transit qui se fait vers l'Allemagne, tout nous commande de modifier le régime actuel, en ce qui concerne cette branche importante du commerce, qui en 1829 et 1830 était, par nos relations avec ce dernier pays, le principal pivot de la prospérité matérielle de nos ports commerçans.

(1) La Section centrale était composée de MM. RAIKEN, *président*, HEY-HOYS, VERRUE-LAFRANÇO, DE LONGRÉE, LEGRELLE, ZOUDE, LIEDTS, et DESMAISIÈRES, *rapporteur*.

C'était ainsi qu'Anvers pouvait rivaliser et était parvenu même à l'emporter sur Amsterdam et Rotterdam. Mais depuis la révolution, la Hollande n'est pas restée, comme nous, inactive à cet égard. A l'avantage qu'elle avait de posséder les eaux qui lient l'Escaut au Rhin, elle a ajouté celui d'une diminution considérable de droits sur les transports qui s'effectuent par son territoire, et elle est parvenue, de cette manière, à nous enlever une très grande partie de nos relations avec l'Allemagne.

La Belgique ne peut donc espérer de voir renaître son ancienne prospérité commerciale, même avec ses chemins de fer achevés, si elle n'abaisse pas son tarif et n'entoure pas son commerce de transit de la même protection que celle qui existe en Hollande, en France et dans les villes auséatiques.

Mais, objectera-t-on peut-être, le transit vers l'Allemagne ne pourra devenir réellement florissant, que lorsque les deux conditions dont il dépend auront été remplies, savoir : l'abaissement des droits et l'achèvement des chemins de fer. Or, l'accomplissement de cette dernière condition devant nécessairement éprouver encore des retards, la loi du transit n'est pas tellement urgente que l'on ne puisse discuter et voter auparavant d'autres lois d'une plus grande utilité actuelle.

Cette objection serait fondée, Messieurs, s'il n'existait pas plusieurs branches de commerce en Belgique, à l'égard desquelles il est tout-à-fait urgent de modifier le tarif du transit, si l'on ne veut les voir bientôt entièrement anéanties.

Plusieurs propriétaires de bateaux et négocians de Bruxelles, Termonde et Alost, entr'autres, nous exposent, dans une pétition du 30 janvier dernier, que leur industrie et leur commerce sont totalement paralysés depuis notre séparation de la Hollande, et que le projet de loi sur le transit, présenté à la Chambre, peut seul, s'il est adopté, leur rendre une nouvelle activité.

On sait en effet que ces bateliers étaient en possession de transporter les cendres de Hollande en France, mais le droit élevé de transit qui frappe ces cendres, à leur passage à travers notre territoire, joint aux frais de transbordement des bateaux hollandais dans les nôtres, ne permet plus guère cette navigation devenue par là trop onéreuse. Aussi, le transport commence-t-il déjà à se faire de la Hollande en France, par la voie de mer, et cependant ce commerce, favorisé chez nous par un léger droit de transit, pourrait occuper plusieurs centaines de bateaux.

Sans donc partager l'opinion de l'auteur de l'exposé des motifs, qui semble voir dans la liberté du transit de si grands avantages qu'il en fait la base fondamentale de la prospérité matérielle du pays et par suite du système commercial que doit adopter la Belgique; sans contester non plus, qu'à côté des dangers nombreux de fraude qu'il présente contre les intérêts de l'industrie, de l'agriculture et du commerce en général, le transit est quelquefois d'un puissant secours à ces trois grandes branches de la fortune publique, nous pensons qu'il y a lieu, qu'il est urgent même pour la législature de s'occuper du projet de loi.

La Belgique, par sa position géographique, par l'activité, la moralité et le

génie industriel qui ont, dans tous les siècles, fait la gloire et la fortune de ses habitans, se trouve heureusement placée dans des conditions telles que, quelque soit le système commercial adopté et mis en pratique par les peuples rivaux qui l'entourent, elle pourra toujours lutter avec avantage contre eux, et à l'intérieur et à l'extérieur, dès qu'elle adoptera franchement et sans crainte aucune, un système de réciprocité basé sur les intérêts véritables de son agriculture, de son industrie et de son commerce.

Nous n'entrerons pas plus avant, Messieurs, dans la discussion du système de relations commerciales internationales qui doit être celui de la Belgique régénérée. Déjà il résulte de plusieurs discussions mémorables et des décisions qui s'en sont suivies, que la Chambre a pensé que le moment n'était pas encore venu, où nous pouvions nous prononcer tout-à-fait et d'une manière absolue à cet égard, mais qu'aussi, en attendant, nous ne devons laisser se tarir aucune des sources de la prospérité nationale.

Nous devons donc, s'il est des industries ou des branches de commerce qui prospéraient sous la réunion à la Hollande et qui à raison de la séparation politique des deux pays sont maintenant en souffrance, prendre les mesures convenables et nécessaires pour leur donner les moyens de reconquérir une nouvelle activité, une nouvelle ère de prospérité.

Déjà, Messieurs, vous avez rempli plusieurs de ces obligations, en ce qui concerne les fers, les houilles, les toiles, les bestiaux, les céréales, etc., etc., et nous venons vous proposer de les remplir également envers le commerce de transit.

Les avantages et les dangers de la liberté du transit ont déjà été tant de fois débattus dans cette enceinte, et notamment lors de la discussion de la loi du 1^{er} mai 1834, qu'il nous a paru que nous pouvions nous dispenser d'entrer dans des considérations développées à cet égard, imitant en cela dans notre rapport, l'exemple qui nous a été donné par les Ministres dans leur exposé des motifs. Nous nous bornerons donc à appeler votre attention, Messieurs, sur les deux principes qui doivent, selon nous, nous servir de règle dans l'appréciation des mesures proposées par le Gouvernement.

Il est incontestable que plus le transit est libre, plus il y en aura et plus par conséquent il rapportera de bénéfices pour le pays. Mais il n'est pas moins incontestable que plus le transit est libre, quant aux droits à payer, plus il faut l'environner de mesures préventives et pénales pour qu'il ne serve pas de moyen de fraude contre l'industrie indigène, au profit de l'industrie étrangère. Loin de lui nuire, il faut que le transit lui vienne en aide, en permettant à nos négocians de former et maintenir toujours des assortimens complets dans nos entrepôts commerciaux.

C'est en vous réglant sur ces principes, Messieurs, que dans la loi des toiles vous avez admis le transit libre pour ainsi dire, en ce qui concerne les droits, mais que vous avez en même temps décrété des mesures réglementaires destinées à empêcher qu'à l'aide du transit on ne rende illusoire le tarif protecteur, que vous avez porté en faveur de notre industrie linière.

C'est aussi en vous réglant sur ces principes, que vous avez prohibé récemment le transit du bétail.

M. le Ministre de l'Intérieur, ayant recueilli les avis des chambres de commerce sur le projet de loi ci-annexé sous la lettre A, nous les a transmis au nombre de sept. Ils sont tous favorables à ce projet et seront déposés sur le bureau pendant la discussion.

Discussion des articles du projet.

ART. 1^{er}. Cet article a été adopté par toutes les sections, à l'exception de la deuxième qui a pensé que le transit par entrepôt libre, présentant des inconvénients, ne devait pas être toléré.

Le classement du transit en trois espèces différentes, savoir : *direct, par entrepôt ordinaire et par entrepôt libre*, a paru à la section centrale bien organisé.

Il est juste d'exempter de droits à payer le transit par entrepôt libre, lorsque la réexportation des marchandises a lieu par le port même de leur importation, et ce d'autant plus, que pareille disposition existe en Hollande et dans les villes anséatiques.

Toutefois, la section centrale appelle toute la vigilance de l'Administration contre la fraude à l'importation et à l'exportation, que facilite plus ou moins le transit par entrepôt libre.

ART. 2. Adopté par toutes les sections hormis la 3^{me}, qui au premier paragraphe substitue aux mots « non formellement exceptée *par la loi*, » ceux-ci « non » formellement exceptée par la *présente loi*. »

La section centrale a pensé au contraire que la rédaction du projet devait être maintenue, car d'une part des exceptions peuvent avoir été établies par des lois antérieures sans que la présente loi les rapporte, et d'autre part, ce que l'on a évidemment eu en vue ici, c'est qu'on a voulu que la loi *seule* puisse établir des exceptions à cet égard.

En conséquence nous avons adopté l'article du projet ministériel.

ART. 3. La 3^{me} section, à la majorité de 4 voix contre 3, a proposé le remplacement des mots *les plus directes*, qui terminent l'article, par ceux-ci : *désignées d'avance par arrêté royal*.

La section centrale a demandé à M. le Ministre des finances des explications sur l'utilité qu'il y aurait d'en agir ainsi. M. le Ministre a répondu que la multiplicité des co-relations d'un lieu avec tous les autres, ou d'une route avec toutes les autres actuellement existantes ou qui pourraient être créées par la suite, rend impossible la désignation restrictive de ces co-relations ; il est donc nécessaire, a ajouté M. le Ministre, dans l'intérêt même du commerce, de laisser à cet égard quelque latitude dans les désignations spéciales des routes à suivre et ce d'autant plus, que ce mode ne peut donner lieu à aucun inconvénient.

La section centrale a partagé sur ce point l'avis du Ministre.

ART. 4. Adopté par toutes les sections et, à la majorité de 4 voix contre 1, par la section centrale.

On a objecté que les sucres étant frappés de droits d'accise, il résultera de cette disposition de la loi que, une fois pris en charge, ils ne pourront plus être exportés en transit.

ART. 5. Cet article, adopté par toutes les sections, l'a été également par la section centrale. Cependant un membre aurait voulu que la faculté de transiter soit même accordée au sucre brut et aux autres marchandises, qui n'auraient pas été déclarées en transit à l'entrée dans le royaume. Cette prétention qui aurait renversé tout le système de la loi a été repoussée.

ART. 6. La 3^o section a demandé qu'au n^o 2^o, on ajoute les mots : *ou au nombre* après ceux *quant à celles que le tarif à l'importation impose au poids ou à la mesure.*

La section centrale ayant demandé au Ministre des explications sur ce point et sur quelques observations faites relatives au poids net à indiquer dans les déclarations en transit des tissus, étoffes et rubans, en a reçu celles qui suivent :

« Pour les objets tarifés au poids ou à la mesure, il faut non seulement la » déclaration du poids ou de la mesure, mais aussi celle du *nombre* lorsque » leur circonstance les présente sous cette forme.

» Ainsi, par exemple, pour le plomb en lingots payant au poids, il faut » qu'à la déclaration de ce poids, on ajoute celle du nombre de lingots ; pour » l'huile en barils, payant à la mesure, il faut qu'à la déclaration de cette » mesure, on ajoute celle du nombre de barils qui la contient. Ces indications » sont nécessaires pour constater l'identité.

» Quant aux marchandises tarifées au nombre, il faut naturellement » que la déclaration énonce cette base, mais il convient également qu'elle » soit indiquée comme il est expliqué ci-dessus pour les marchandises tarifées » au poids ou à la mesure. C'est ce que le projet a dû prescrire, moins à » l'égard des droits de transit, qu'à l'égard de ceux d'importation, qui peuvent » être dûs dans les cas possibles où le transit ne se parfait point.

» Le poids net en douane consiste d'après les dispositions combinées des » art. 122, § 2 de la loi générale du 26 août 1822, n^o 38, et 4 de la loi du » tarif du 26 août 1822, n^o 39, dans le poids brut après déduction de la tare » légale. Les fraudes auxquelles cette tare peut donner et a donné lieu, exigent » que le poids net *réel* des tissus soit susceptible de vérification. Celle-ci » peut très bien s'effectuer sans détérioration pour la marchandise. »

Il résulte évidemment de ces explications que l'intention du Ministère a été de prescrire que, dans tous les cas possibles, le nombre des marchandises destinées au transit soit toujours indiqué dans les déclarations, quel que soit des trois modes de perception, au poids, à la mesure ou au nombre, celui établi par la loi du tarif à l'importation. Or, cela ne paraît pas résulter des termes dans lesquels est conçu le n^o 2^o de l'article, et en conséquence, la section centrale propose de le rédiger ainsi :

« 2^o Quant à celles que le tarif à l'importation impose au poids ou à la » mesure, *ou au nombre*, le poids, la mesure ou le nombre, (cette dernière

» spécification devant d'ailleurs toujours être fournie quel que soit le mode de perception) et dans tous les cas, etc. »

En ce qui touche le *poids net*, il a paru aussi à votre section centrale, Messieurs, que la déclaration devait en être exigée pour le transit des tissus, étoffes et rubans à l'égard desquels, vu souvent leur peu de pesanteur relativement à leur valeur, on trouverait dans la tare un appât et un moyen de fraude contre lequel la douane ne serait nullement armée, si elle ne pouvait le *poids net réel*.

L'art. 4 de la loi française du 9 février 1832 prescrit cette mesure pour toutes les marchandises prohibées à l'importation en général, présentées au transit, qui doivent être déclarées en détail et à la fois, par espèce, qualité, nombre, mesure, poids brut et *net* et valeur.

Cependant une circulaire du directeur de l'Administration de la douane de ce pays, a interprété cette disposition en ce sens, que pour établir le poids net en ce qui concerne plusieurs étoffes, telles que mousselines, robes, collerettes, que le moindre froissement altère et qui n'ont en quelque sorte de prix qu'autant qu'elles conservent toute leur fraîcheur, on devait toujours et dans tous les cas possibles, procéder à l'ouverture des paquets et cartons, afin de reconnaître la nature, l'espèce, la qualité, le nombre, la valeur, ainsi que les dimensions des tissus, mais que l'on pouvait comprendre dans le poids net les papiers, ficelles, cartons ou boîtes de carton qui enveloppent ou renferment les sortes de tissus qui viennent d'être dénommés.

La section centrale en n'adoptant pas la proposition d'un de ses membres, qui tendait à laisser subsister pour les tissus, étoffes et rubans les dispositions des deux lois prémentionnées du 26 août 1822, qui accordent une tare légale assez forte sur le poids brut pour la constatation du poids net, a pensé que les mêmes motifs existaient ici que ceux qui, en France, ont déterminé l'Administration à interpréter en faveur du commerce l'art. 4 de la loi française du 9 février 1832.

ART. 7 et 8. Ces articles ont été adoptés par toutes les sections et par la section centrale, à l'exception d'un membre, qui s'est de nouveau opposé à ce que le droit de constater le poids net et effectif fût concédé aux préposés du service des douanes.

Par suite d'observations faites par le Ministre des finances sur l'art. 16 ci-après, nous proposons ici un amendement ainsi conçu :

« La caution à fournir pour les marchandises prohibées à l'importation » sera égale au montant du double de leur valeur. »

ART. 9. La 2^e section a demandé des explications, qui tendent à savoir s'il résulte assez clairement des termes de l'article que les marchandises comprises dans l'état *litt. B*, sont prohibées au transit, et si cette prohibition est bien conçue dans l'intérêt du commerce.

La section centrale pensant qu'il résulte clairement des termes de l'article que les marchandises désignées dans l'état *litt. B*, sont prohibées au transit, a adopté l'article et s'expliquera ci-après sur les diverses spécialités des tableaux A et B.

ART. 10. On a demandé des explications sur la faculté de convoyage, accordée à l'Administration par cet article que toutes les sections ont adopté. « M. le » Ministre des finances a répondu que l'art. 154 de la loi générale, détermine » les cas dans lesquels l'Administration peut prescrire le convoyage ainsi que » l'indemnité qui s'y applique et que la faculté d'user de cette précaution » doit être laissée à l'Administration qui, selon les cas, doit juger si elle est, » ou non, indispensable. Elle l'est quelquefois, a-t-il dit, pour assurer l'identité » des marchandises; c'est à l'Administration qu'il faut laisser l'appréciation » des cas où ce moyen est nécessaire. Elle a intérêt à ne point l'appliquer » inutilement; mais l'industrie nationale a un plus grand intérêt encore à ce » que la douane soit armée d'un moyen, que la nature du transport peut » rendre quelquefois le seul efficace contre la fraude. (*Voir par exemple » l'art. 80 de la loi générale.*) »

Il résulte, en effet, de l'art. 154 de la loi générale, combiné avec l'art. 153, que l'Administration a la faculté de convoyage, mais *à ses frais*, pour tous les cas non prévus dans l'art. 154, qui ne met les frais de convoyage *à charge du commerce*, que lorsqu'il est ordonné ou spécialement autorisé par la loi générale elle-même; cet article dit :

« Dans les cas où la garde, l'apposition de scellés ou le plombage sont » ordonnés ou *spécialement autorisés* par la *présente* loi, ils auront lieu *sans » frais pour l'Administration.* »

Si l'on veut donc que le convoyage autorisé par le projet de loi ait lieu *sans frais pour l'Administration*, il devient nécessaire d'ajouter cette réserve à la fin du 1^{er} § de l'article; car, ainsi que nous venons de le dire, l'art. 154 de la loi générale n'a son effet, en ce qui touche les frais de convoyage, qu'à l'égard de ceux autorisés par *la loi générale* elle-même.

ART. 11 et 12. Adoptés par toutes les sections et la section centrale.

ART. 13. La 3^e section a demandé sur quels motifs, expériences et calculs étaient fondées les tolérances de 4 et 5 p. % accordées par cet article, en ce qui concerne les matières hétérogènes qui peuvent se trouver dans le sucre venant des deux Indes.

La section centrale en a référé au Ministre des finances, qui a répondu que le sucre brut peut aisément être mélangé avec du sable et que ce moyen de fraude est trop facile pour qu'on ne doive pas y veiller. On a pensé cependant que quelques sucres pouvaient contenir une petite quantité de matières hétérogènes et qu'il serait peut-être rigoureux dans ce cas de ne point admettre de déchet. En fixant une tolérance limitée, on a pourvu à ce que peut exiger cette considération. On n'a point fait d'essai à cet égard, et il est plus que probable que des essais appliqués à différentes espèces de sucres ne fourniraient point un résultat positif et concluant. Il en a cependant été ordonné, dont on attend sous peu de jours les rapports. L'on peut remarquer qu'en élevant trop cette tolérance, elle deviendra inévitablement un abus.

La section centrale ayant égard aux observations du Ministre a adopté l'article.

ART. 14. La 4^e section demande que les frais de convoyage soient toujours à charge

de l'Administration. Les frais de plombage lui semblent trop élevés; elle pense qu'il suffirait de faire supporter au commerce le simple coût des plombs, afin que les employés, n'y trouvant pas de bénéfice, ne soient pas intéressés à en apposer plus que le stricte nécessaire. Enfin, elle recommande à l'Administration que l'apposement des plombs et cordes ait lieu avec toute la solidité possible, afin d'éviter les ruptures et les dérangemens qui pourraient survenir dans le transport et occasionner ainsi un grand préjudice aux déclarans.

La section centrale, après avoir, comme les sections, adopté à l'unanimité la proposition faite par le Gouvernement de fixer à 5 centimes le *maximum* des frais de vérification pour pesage ou mesurage mis à la charge des déclarans, s'est posée diverses questions qu'elle a résolues ainsi qu'il suit :

1^o QUESTION. — *A la charge de qui seront les frais de convoyage?*

Cinq membres ont voté pour qu'ils soient à la charge du commerce, et un à la charge de l'Administration.

Il ne résulte pas positivement des termes de cet article, ainsi que nous avons déjà eu l'occasion de le remarquer quand il s'est agi de l'art. 10 du projet, que les frais de convoyage soient mis à la charge du commerce dans tous les cas, puisqu'en combinant les art. 153 et 154 de la loi générale, le commerce n'est passible des frais que lorsque cette loi générale elle-même l'a ainsi ordonné ou autorisé; nous pensons donc qu'il faudrait adopter cette rédaction : ceux du convoi *mis aussi à charge des déclarans* restent fixés.

Il nous a paru que, la loi étant tout à fait une faveur accordée au commerce, il était juste qu'il en supportât les frais. Il s'agit ici d'ailleurs d'une mesure de précaution, qui ne sera mise en pratique que lorsqu'il y aura indice de fraude ou que le déclarant, ne voulant se livrer qu'au commerce licite de transit, demandera lui-même à ce qu'elle soit prise, afin d'empêcher toute erreur qui pourrait donner lieu à le juger en contravention, tandis qu'il n'y en aurait réellement aucune de sa part.

Il est certain (M. le directeur de la douane possède dans ses bureaux des échantillons de ce savoir faire des fraudeurs, que chacun de nous peut y aller voir) que la science du fraudeur est tellement avancée aujourd'hui que, bien que les plombs de la douane ne soient pas très épais, on est parvenu à trouver le moyen de les perforer sans altérer aucunement les empreintes du sceau de l'Administration. On défait les ficelles qui entourent les colis; après cela on échange tout ce que l'on veut dans l'intérieur et on remet des ficelles nouvelles que l'on faufile à travers les trous forés dans les plombs. De cette manière il est impossible à la douane de constater la fraude. Il est donc nécessaire d'accorder la faculté de convoyage.

2^o QUESTION. — *Quel sera le taux des frais de convoyage?*

Le section centrale propose à l'unanimité de réduire à *deux francs* la journée de salaire et de frais de route, portée par la loi générale à fl. 1-50 c., à toucher par chacun des gardiens du convoi, dont le nombre ne peut, d'après l'art. 113 de la loi générale, excéder trois et doit être ordinairement de deux.

Cette indemnité de *deux francs* a paru d'autant plus suffisante, qu'en outre les capitaines de navires doivent fournir, à leurs propres frais, aux gardiens les vivres et boissons nécessaires.

Le second § de l'art. 154 de la loi générale stipulant qu'il ne pourra jamais être compté plus de quatre jours pour le retour, le commerce trouve là une garantie suffisante contre les abus.

3^e QUESTION. — *Les frais de plombage seront-ils fixés comme au projet et seront-ils à charge des déclarans?*

Répondu unanimement *oui*.

La garantie du plombage est non-seulement demandée dans l'intérêt du fisc et de l'industrie, comme de l'agriculture et du commerce en général, auxquels il importe que le transit ne soit pas un moyen de fraude à l'importation et à l'exportation, mais encore, et bien plus, dans l'intérêt du commerce licite de transit lui-même.

Sans le plombage, le transit prêterait tellement aux abus qu'un intérêt plus général que celui de cette branche de commerce, commanderait d'y renoncer; car la somme des désavantages pour la prospérité du pays deviendrait plus grande que celle des avantages.

Certes, le plombage n'est pas un moyen complet d'empêcher la fraude, mais du moins il est le meilleur de tous ceux que l'on ait pu trouver jusqu'ici, et l'art. 12 du projet de loi a prévu les cas où il ne suffit pas, en accordant aux préposés la faculté de lever en outre des échantillons de la marchandise pour les enfermer dans un paquet clos et scellé qui doit être introduit dans le colis et placé sous le plombage de ce dernier, afin de servir à confronter l'identité de la marchandise avec ces mêmes échantillons, partout où elle est soumise à vérification ultérieure.

Le plombage permet aux employés de la douane de ne vérifier en détail, surtout dans les bureaux intermédiaires, que certains colis, dans les cas très rares où le plombage est dérangé, tandis que si le plombage n'existait pas, il faudrait toujours et partout où il y a faculté de visite, opérer celle-ci dans le plus grand détail; et alors quels graves inconvéniens n'en résulterait-il pas pour les déclarans qui, par les frais de déballage et réemballage, le retard d'expédition et la détérioration des marchandises éprouveraient des pertes bien autrement considérables que celles qui résultent des frais de plombage mis à leur charge.

Sous le régime actuel, le prix du plombage est de 25 centimes par plomb. Le projet conserve ce prix, mais accorde au commerce une réduction graduée, en ce que les 25 centimes ne seront perçus que pour le premier plomb, et qu'on ne payera que 40 centimes pour deux et 10 centimes pour chaque plomb en sus.

Ces réductions, dont le commerce a lieu d'être satisfait, laissent cependant aux employés un bénéfice suffisant pour exciter leur vigilance et leur attention dans l'apposition des plombs, de manière à offrir toutes les garanties que la loi se propose; d'ailleurs, comme elle détermine elle-même le cas où le plom-

bage est obligatoire et les employés supérieurs de la douane ne recevant aucune part du produit de la taxe y relative, le commerce doit y trouver toutes les garanties qu'il peut raisonnablement désirer contre l'apposition en trop grand nombre des plombs par les préposés de l'Administration.

ART. 15. La 2^e et la 4^e sections ont fait observer que la faculté réservée au Roi dans l'intervalle des sessions législatives et sauf à en donner communication aux Chambres lors de leur plus prochaine réunion, de prohiber au transit telle marchandise ou denrée à l'égard de laquelle l'intérêt de l'État ou celui de l'industrie et du commerce pourraient rendre cette disposition nécessaire, ouvrirait une porte à l'arbitraire de l'Administration et qu'on ne pouvait ainsi accorder une latitude aussi grande à celle-ci lorsqu'il s'agissait d'une loi permanente.

La section centrale a pensé que cette faculté devait être accordée au Gouvernement, vu que les intérêts de l'agriculture, de l'industrie et du commerce peuvent commander impérieusement de prendre de pareilles mesures, et que les Chambres n'étant pas toujours assemblées, il serait impossible qu'elles fussent prises d'une manière opportune, s'il fallait préalablement obtenir le consentement de celles-ci.

Toutefois et bien que les Chambres sont investies par la Constitution du droit d'initiative, il ne faut pas que l'obligation du Gouvernement soit réduite à une simple communication aux Chambres des dispositions qu'il aura prises, il faut, au contraire, que ces dispositions soient sanctionnées par une loi.

En conséquence, nous proposons ici le paragraphe additionnel suivant :

« Les dispositions prises par le Gouvernement en vertu des pouvoirs que lui » confère le présent article, cesseront de plein droit leur effet immédiatement » après la session, pendant laquelle il en aura été donné communication aux » Chambres. »

ART. 16. La 3^e section a fait observer que le projet ne fait voir aucunement quelles sont les conséquences de la privation de la faveur du transit, en ce qui concerne les marchandises dont l'importation est prohibée.

La section centrale ayant demandé des explications, a reçu de M. le Ministre des finances celles suivantes :

» L'annulation du transit a pour effet de replacer les marchandises sous le » régime de l'importation. Quant à celles prohibées à l'entrée, l'art. 108 et » ceux qui suivent de la loi générale, prévoient les mesures auxquelles elles » doivent être soumises.

» D'après l'art. 75 de la loi de 1822, les marchandises prohibées à l'importation n'étaient point admises en transit. L'art. 2 d'une loi subséquente du » 11 avril 1827, n^o 14, a ouvert le transit à ces dernières sans avoir déterminé » le montant du cautionnement à fournir pour ce cas. C'est une lacune à remplir que l'art. 158 de la loi générale ne saurait combler qu'imparfaitement.

» Il serait donc utile d'ajouter à l'art. 8 du projet :

» *La caution à fournir pour les marchandises prohibées à l'importation » sera égale au montant du double de leur valeur.*

» Au moyen de cette addition, le cautionnement fourni servira de garantie

» pour recouvrer, selon le cas de l'art. 21 du projet, la valeur ou la double
 » valeur des marchandises, selon que l'annulation du transit avec ou sans
 » amende doit donner lieu au paiement de l'une ou de l'autre de ces valeurs,
 » sauf la mitigation qu'une transaction pourrait admettre pour ces pénalités.»

La section centrale a adopté cette addition proposée par le ministre.

L'art. 21 du projet stipule que lorsque l'acquit-à-caution n'est pas représenté au bureau de sortie dans le délai prescrit, il sera procédé au recouvrement des droits d'importation, d'accises et de l'amende à charge du déclarant ou de sa caution, et qu'à l'égard des marchandises *prohibées à l'importation*, il sera exigé à titre de droits une somme égale à leur valeur. Il était donc nécessaire qu'une garantie en faveur de l'industrie nationale fût donnée ici à l'administration pour la perception de la double valeur des marchandises placées sous le régime de la prohibition à l'importation.

ART. 17. La section centrale, à l'exception d'un de ses membres, ainsi que toutes les sections ont adopté cet article.

ART. 18,
 19 et 20. Ces articles ont été adoptés par toutes les sections et par la section centrale sans autres observations que les deux suivantes faites par quelques membres. D'une part, on a pensé qu'aux ports d'Anvers et d'Ostende il fallait ajouter celui de Nieuport, pour jouir de la faculté de conserver à bord sans déchargement jusqu'au moment de leur exportation, les marchandises de la 1^{re} catégorie (art. 9), et d'autre part, on a trouvé qu'il était par trop sévère de prononcer la saisie et la confiscation des marchandises transportées en transit, qui, dans l'étendue du royaume, seront trouvées non couvertes de l'acquit-à-caution qui doit les accompagner.

ART. 21. La 4^{me} section a été d'opinion qu'après que les formalités prescrites par le 1^{er} § de cet article auraient été remplies, il serait convenable, pour la sûreté des déclarans que le receveur ou le contrôleur du dernier bureau de sortie délivrât un reçu de l'acquit-à-caution qu'il est tenu de renvoyer au receveur du bureau de déclaration.

M. le ministre des finances a répondu à cette observation de la 4^{me} section que la délivrance d'un reçu des aquits-à-caution semble d'autant moins nécessaire, qu'actuellement ce mode n'est point en usage, que jamais contestation ou difficulté ne se sont élevées à cet égard; et qu'elle aurait d'ailleurs le danger de suppléer entre les mains de l'expéditeur au document principal dont la représentation est indispensable pour constater tant la réalité du transit que l'exécution des formalités conservatrices qui en justifient la régularité.

La section centrale étant d'avis qu'il faut éviter le plus possible de fournir des occasions de fraude, a adopté l'article.

Les art. 22, 23 et 24 ont été adoptés sans observations ni de la part des sections ni de celle de la section centrale.

ART. 25. La 4^{me} section a trouvé que lorsque dans le cas du 2^{me} paragraphe de l'article, il est reconnu par l'administration elle-même que la rupture des plombs et ficelles, résulte d'accident et qu'il n'y a aucun indice de fraude, il serait injuste d'exiger une amende de 50 fr., en outre de l'annulation du transit et de la perception des droits d'entrée et d'accise.

M. le ministre des finances a fait observer que cette disposition n'avait pour but que d'intéresser le voiturier à la conservation des plombs et d'empêcher toute tentative de fraude ou de substitution de sa part; qu'on ne pouvait obtenir cet intérêt du voiturier à la conservation des plombs que par une sanction pénale contre sa négligence; et que d'ailleurs la voie de transaction, permettra à l'administration de modérer et même de remettre entièrement cette peine lorsqu'il ne se présentera aucun danger à en agir ainsi.

Nous avons pensé avec la 4^{me} section, que c'était mettre le commerce à la discrétion des employés de l'administration, qui certes doivent être armés et fortement armés même contre toute espèce de fraude, mais auxquels on livrerait une arme dangereuse si l'on permettait que *lorsqu'ils ont reconnu qu'il n'y a aucune fraude, une amende n'en fut pas moins encourue par les expéditeurs.*

En conséquence la section centrale propose au second § de l'article, la suppression des mots *avec amende de cinquante francs par colis.*

Les art. 26, 27 et 28 n'ont donné lieu à aucune observation.

ART. 29. Plusieurs membres de la section centrale ayant demandé si le droit de préemption des marchandises tarifées à la valeur, accordé par cet article à l'administration n'est pas exorbitant, lorsque surtout à raison des faibles droits de transit il n'est pas utile, M. le ministre des finances a répondu par les observations ci-après :

« Les pénalités appliquées au transit sont bien moins établies pour garantir
 » les faibles droits de ce transit, que pour empêcher les fraudes à l'importa-
 » tion, déguisées sous cette forme et pour assurer les droits d'entrée plus ou
 » moins élevés qui seraient dûs, si le transit était éludé; il n'existe d'autre
 » sanction coercitive de l'obligation de déclarer la valeur des marchandises,
 » base qui ne présente aucun moyen matériel de vérification, que la préemp-
 » tion, qui ne peut jamais être censée pouvoir léser un déclarant, puisqu'elle
 » lui assure toujours un bénéfice de 10 p. % sur la valeur déclarée.

» Sans ce moyen on éluderait trop facilement les droits d'entrée élevés,
 par des déclarations simulées de transit soumises au droit minime et dont
 » on n'effectuerait pas l'exportation des marchandises qu'elles comprennent. »

Tout en reconnaissant que la préemption est le seul moyen coercitif contre la fraude, lorsqu'il s'agit de marchandises à l'égard desquelles les droits se perçoivent *ad valorem*, nous pensons avec le commerce qu'elle donne lieu dans la pratique à de bien graves abus, auxquels ne remédient aucunement les 10 p. % à payer en sus aux déclarans par l'Administration.

Toutefois, nous sommes obligés de l'adopter ici, vu que l'expérience a démontré que les déclarations simulées de transit s'emploient avec succès, faute de dispositions de loi préventives et répressives.

Seulement, nous ferons remarquer, combien il serait utile de substituer pour le tarif des droits d'entrée et de sortie au mode de perception *à la valeur déclarée*, partout où ce mode est employé, des modes de perception tels que la fixation de la quotité des droits résulte d'appréciations faites par des moyens purement mécaniques et matériels.

ART. 30. Adopté.

ART. 31. La section centrale propose d'ajouter les mots *de paix* après celui *juge*. Nous avons pensé qu'on aurait pu croire qu'il s'agissait d'un juge du tribunal de première instance et telle n'a pu être l'intention des auteurs du projet.

Nous avons cru devoir proposer en outre la suppression des deux dernières

ART. 32, lignes de l'article.

33 et 34. Adoptés.

ART. 35. La section centrale faisant droit à l'observation de la 3^e section, propose d'ajouter à la fin du 2^e alinéa de cet article les mots *ou au nombre*.

Le tarif à l'importation présentant des articles imposés au nombre, il y avait ici une lacune dans le projet.

ART. 36. Il y a erreur dans le projet imprimé. C'est l'état, *litt. D*, dont évidemment on a voulu qu'il soit question au n^o 1^o, et par contre de l'état *C* au n^o 2^o.

ART. 37. La section centrale s'est ralliée à l'observation faite par la 2^e section qui a trouvé avec raison cette faculté d'exemption d'impôt abandonnée au gouvernement, comme étant en opposition avec la lettre et avec l'esprit de la Constitution.

Ne voulant pas cependant, puisque l'Administration allègue que les inconvénients de l'absence d'une autorisation pareille qui permette de satisfaire à des nécessités imprévues, fondées sur les besoins du commerce et de l'industrie, se sont fait fréquemment sentir, empêcher que le Gouvernement puisse alors faire tout ce que commandera l'intérêt de l'agriculture, de l'industrie et du commerce :

Nous avons cru devoir accorder au Gouvernement cette faculté de suppression ou de diminution des droits de transit, mais en la limitant dans le sens de l'art. 15, c'est-à-dire, que les diminutions ou les suppressions de droit que l'Administration aura opérées viendront à cesser, après la clôture de la plus prochaine session de la législature, si elles n'ont été converties en lois.

ART. 38. La section centrale propose de supprimer les mots *et l'arrêté du 7 août 1834* du 2^e alinéa.

Les lois du 31 juillet n'étant aucunement modifiées, les arrêtés qui ne font que régler l'exécution de ces lois ne le sont point aussi, et continuent par conséquent d'être obligatoires. L'un est ici la conséquence de l'autre, et en suite de cela, si ces arrêtés ont été pris dans les limites des pouvoirs du Gouvernement, il y a non-seulement inutilité de les sanctionner par la loi, mais ce serait même, en quelque sorte, porter atteinte à la prérogative royale, que de le faire, puisqu'alors ces arrêtés, ainsi devenus lois, ne pourraient plus être modifiés qu'avec le concours de la législature, quand bien même les modifications, que le Gouvernement voudrait y faire, rentreraient absolument dans l'exécution de la loi et par conséquent dans les attributions du pouvoir exécutif.

En ce qui concerne les tableaux A, B, C et D, annexés au projet de loi, la section centrale a demandé à MM. les Ministres de l'Intérieur et des Finances quels ont été les motifs qui ont fait comprendre dans ces tableaux chacune des espèces de marchandises qu'on y voit figurer, et a reçu pour réponse : que les marchandises exclues du transit, ou celles soumises à des restrictions spéciales,

le sont à raison de leur nature qui exige ces exceptions dans l'intérêt des revenus de l'État, soit parce qu'elles prêtent à des substitutions trop faciles qu'il serait impossible d'empêcher, soit à cause de l'élévation des droits de consommation dont elles sont frappées.

La section centrale, sur la proposition d'un de ses membres, a cru devoir en revenir, en ce qui concerne le fer, à la prohibition générale proposée dans le projet primitivement rédigé par M. le Ministre de l'Intérieur.

Par suite des diverses observations et motifs déduits ci-dessus, nous avons l'honneur de proposer à la Chambre l'adoption du projet de loi ci-après.

Le Rapporteur,
L. DESMAISIÈRES.

Le Président,
RAIKEM.

PROJET DE LOI.

 Leopold,

Roi des Belges,

A tous présens et à venir, salut!

Par modification aux lois actuellement en vigueur, le régime et les droits de transit en Belgique sont déterminés par les dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER.

Il est établi par la présente loi trois modes de transit :

1° Le transit direct, comprenant les marchandises transportées de l'étranger à l'étranger, empruntant le territoire belge sans dépôt, ni entrepôt, ni emmagasinage intermédiaire.

2° Le transit par entrepôt ordinaire, comprenant, dans les cas non exclus par la présente loi, les marchandises sortant d'entrepôts publics, particuliers ou fictifs, déclarées en exportation.

3° Le transit par entrepôt libre, comprenant les marchandises sortant dudit entrepôt également déclarées en exportation. Ce dernier mode de transit demeure exempt de droits, lorsque la réexportation des marchandises s'effectue par le port même de leur importation.

ART. 2.

Toute marchandise sans destination d'origine, d'espèce ou de qualité, non formellement exceptée par la loi, peut transiter par le territoire de la Belgique, moyennant le paiement des droits et sous les conditions et formalités auxquelles elle est soumise par les articles suivans, selon sa spécialité et sa nature.

Les denrées non saines et non marchandes ne pourront transiter qu'avec l'autorisation du Gouvernement, qui prescrira les conditions qu'il croira nécessaires, et qui exigera, dans tous les cas, que le degré d'avarie soit constaté dans la

déclaration en transit. Les marchandises expédiées en transit sont réputées d'une qualité saine, si le propriétaire n'a pas fait constater qu'elles étaient avariées, et indiquer dans l'acquit-à-caution le degré d'avarie; à défaut de cette formalité, les marchandises présentées au bureau de sortie (avariées) perdent la faculté du transit.

ART. 3.

Il est réservé au Roi de désigner :

1° Les bureaux par lesquels les importations et les exportations en transit peuvent exclusivement avoir lieu;

2° Les routes et voies à suivre pour arriver de l'étranger au bureau d'importation;

3° Celles à suivre pour se diriger du bureau d'exportation à l'étranger;

4° Les entrepôts hors desquels exclusivement les marchandises peuvent être expédiées en transit.

Les routes et voies à suivre pour le trajet, soit du bureau d'importation, soit d'un lieu d'entrepôt vers le bureau d'exportation, seront désignées spécialement dans l'acquit-à-caution, par le receveur chargé de la délivrance de ce document, et devront toujours être les routes les plus directes.

ART. 4.

Les marchandises soumises aux droits d'accises de même que celles manufacturées, qui sont ou ont été déposées dans des entrepôts particuliers ou fictifs, sont dans tous les cas exclues de la faculté de transit.

ART. 5.

Ne sont admises en transit que les marchandises qui auront été déclarées formellement à cette destination, soit au premier bureau d'entrée ou de déchargement désigné pour le transit, en cas d'importation par terre ou par rivière, soit au lieu de déchargement en cas d'importation de mer; dans tous les cas, la déclaration en transit devra être faite avant le déchargement et la vérification des marchandises. Sont exclues de la faculté du transit, les marchandises sortant d'entrepôts, lorsqu'elles n'y sont pas arrivées par un bureau d'importation ouvert au transit.

ART. 6.

Indépendamment des déclarations à faire par les assujettis à l'importation et à l'exportation des marchandises, conformément à la loi générale du 26 août 1822, il sera exigé d'eux, pour les marchandises destinées au transit, une déclaration spéciale indiquant :

1° Quant à celles que le tarif des douanes, à l'importation, impose à la valeur, ou quant à celles dont l'importation est prohibée, la valeur exacte des uncs et des autres;

2° Quant à celles que le tarif à l'importation impose au poids, ou à la mesure *ou au nombre*, le poids, la mesure ou le nombre (*cette dernière spécification [devant d'ailleurs toujours être fournie quel que soit le mode de perception]*), et dans tous les cas pour les tissus, étoffes et rubans, leur poids *net* que les colis renferment.

Ces élémens serviront de base à l'application éventuelle des droits et pénalités; dans les cas où le transit de ces différentes marchandises ne serait point légalement consommé, les déclarans, quelque minime que puisse être le droit de transit sur celles ainsi déclarées, seront soumis, sous ce rapport et à l'égard même du transit, aux dispositions établies, relativement à l'inexactitude des déclarations, par la loi générale prémentionnée, qui confère aux employés de l'Administration, soit le droit de préemption en ce qui concerne la valeur, soit le droit de confiscation, en ce qui concerne la différence au brut ou au net du poids, du nombre et de la mesure, sans préjudice aux autres dispositions répressives de la fraude.

ART. 7.

Le droit de transit sera payé au bureau du lieu d'importation ou de celui d'entrepôt où se fera la déclaration de transit, et où les marchandises devront toujours être vérifiées. Les préposés du service des douanes auront toujours le droit de constater le poids net et effectif, en même temps que le poids brut, et porteront le résultat de cette opération au dos des documens, à l'effet d'assurer, soit pendant le trajet, soit au bureau d'exportation, la représentation et l'identité des marchandises et de leur quantité.

ART. 8.

Après qu'il aura été fourni caution suffisante pour le montant éventuel des droits d'importation et de l'amende proportionnelle à ceux-ci qui peut en résulter, ainsi que sûreté pour les droits d'accises à l'égard des objets qui y sont soumis, il sera délivré un ou plusieurs acquits-à-caution, dans la forme à déterminer par le Gouvernement, indiquant, outre la désignation en détail des marchandises avec les particularités prescrites pour en garantir l'identité, les routes à suivre, les lieux où, à peine de nullité, ils devront être visés, l'entrepôt ou le lieu de sortie vers lequel le transport doit en être dirigé, le délai qui sera accordé pour traverser le rayon ainsi que pour effectuer le transport soit à l'entrepôt, soit au bureau d'exportation, ainsi que le terme dans lequel l'acquit-à-caution, dûment déchargé, devra être rapporté au bureau de sa délivrance. On y indiquera également si le transit s'opérera avec ou sans changement de moyens de transport et l'endroit où, dans le premier cas, ce changement doit s'effectuer, avec mention du nom du conducteur, voiturier ou batelier.

La caution à fournir pour les marchandises prohibées à

l'importation sera égale au montant du double de leur valeur.

ART. 9.

Sous le rapport du régime de transit, les marchandises sont rangées en quatre catégories, savoir :

La première, *générale*, comprend toutes les marchandises non soumises aux droits d'accises et dont le droit à l'importation est ou serait ultérieurement fixé par le tarif à un taux qui ne s'élève pas au-delà de 6 p. % de la valeur, ou de 25 fr. le quintal métrique au poids.

La deuxième, également *générale*, comprend toutes les marchandises non soumises aux droits d'accises dont le droit à l'importation excède le taux ci-dessus, ainsi que les tissus et les objets prohibés à l'importation.

La troisième, *exceptionnelle*, comprend spécialement les marchandises soumises aux droits d'accises.

La quatrième enfin, celles dont le transit est prohibé.

L'énumération des marchandises rangées dans la troisième et la quatrième catégorie est déterminée par les états annexés à la présente loi sous les lettres A et B.

ART. 10.

Les marchandises déclarées en transit, après avoir été vérifiées et reconnues conformes aux acquits-à-caution délivrés, seront plombées, à l'exception des liquides, autres que ceux de la troisième catégorie et des métaux non ouvrés, et pourront même, si l'Administration le juge utile, être convoquées, *le tout, plombage comme convoyage, aux frais des intéressés.*

Le Gouvernement pourra dispenser d'autres marchandises du plombage, lorsque cette formalité ne sera pas jugée nécessaire, ou encore lorsque leur chargement dans des embarcations ou sur des voitures, présente le moyen d'en plomber convenablement et avec sûreté suffisante, les écoutilles ou la bâche.

ART. 11.

Les colis devront toujours être présentés en bon état, de manière que les plombs puissent fournir une garantie suffisante; l'administration pourra exiger, aux frais des déclarans, la réparation des colis défectueux.

ART. 12.

Quant aux marchandises des deuxième et troisième catégories, elle devront, si l'Administration le juge convenable, être soumises au double emballage et au double plombage, aux frais des déclarans. La vérification par pesage ou mesurage intégral aux frais des déclarans, pourra en être requise par l'Administration; elle sera toujours appliquée aux tissus. Les préposés auront la faculté de lever en outre des échan-

échantillons de la marchandise pour les enfermer dans un paquet clos et scellé, qui sera introduit dans les colis contenant la marchandise et placé sous le plombage de ce dernier, afin de servir à confronter l'identité de celle-ci avec ces mêmes échantillons, partout où elle est soumise à vérification ultérieure.

En outre, les employés constateront la forme et la dimension des colis, pour servir également à en reconnaître et constater l'identité.

ART. 13.

Quant aux marchandises de la troisième catégorie, non comprises dans la prohibition de la quatrième, la vérification intégrale, tant à l'entrée qu'à la sortie, en sera toujours effectuée de la part de l'Administration qui, lorsqu'elle le jugera nécessaire, en fera convoier le transport aux frais des déclarans ; il en sera également pris échantillon, et à l'égard du sucre, il sera soumis à un essai spécial, qui consistera à en faire dissoudre quelques parties dans un volume d'eau, afin de s'assurer qu'il n'est point falsifié ou mélangé de matières hétérogènes. S'il arrivait que du sucre présenté en transit fût ainsi reconnu contenir un pareil mélange au-delà d'une tolérance de 4 p. %, le transit serait refusé, tandis que si un mélange de cette espèce, au-delà d'une tolérance de 5 p. % du poids du sucre, était constatée à la sortie, les expéditeurs, déclarans, conducteurs, bateliers, voituriers, seront, sauf leur recours l'un envers l'autre, constitués en contravention et punis solidairement d'une amende égale au décuple du droit d'accise, outre la confiscation du sucre compris dans le document et les moyens de transport.

ART. 14.

Les frais de vérification par pesage ou mesurage à charge des déclarans, ne pourront excéder 5 centimes par quintal métrique ou hectolitre ; ceux du convoi, *mis aussi à charge des déclarans*, restent fixés comme à l'article 154 de la loi générale, sauf que le salaire de chaque gardien est réduit à deux francs, et enfin, ceux de plombage sont fixés comme suit d'après le nombre de plombs qui seront apposés sur chaque colis, savoir :

Pour un plomb.	25 centimes.
Pour deux	40
Pour chaque plomb en sus	10

Les plombs sur bâches et écoutilles seront payés tous à 25 centimes.

ART. 15.

Outre les objets prohibés énoncés dans la quatrième catégorie (état B), il est réservé au Roi, dans l'intervalle des sessions législatives, et sauf à donner communication de ces dispositions aux Chambres, lors de leur plus prochaine ses-

sion, de ranger sous cette prohibition telle autre marchandise ou denrée à l'égard desquelles l'intérêt de l'État ou celui de l'industrie et du commerce, pourrait rendre cette disposition nécessaire.

Les dispositions prises par le Gouvernement, en vertu des pouvoirs que lui confère le présent article, cesseront de plein droit leur effet immédiatement après la session pendant laquelle il en aura été donné communication aux Chambres.

ART. 16.

Après les dispositions relatives à l'importation et à la vérification des marchandises, et le tout étant trouvé conforme à la déclaration, le transport en aura lieu immédiatement, sans qu'on puisse décharger ni emmagasiner en route, ailleurs qu'en entrepôt public, et encore moins, changer les colis ou leurs marques et numéros, sous peine d'être privé de la faveur du transit.

Cette annulation du transit ne sera cependant pas applicable aux marchandises reconnues intactes, et pour lesquelles on prouvera, par un certificat à délivrer par deux préposés, qu'un retard a eu pour cause une force majeure et tout-à-fait indépendante de la volonté du conducteur; dans ce cas, les marchandises seront déposées dans l'entrepôt public, s'il en existe un, ou dans un magasin, fermant à clefs, mis sous la surveillance des préposés. Ce dépôt aura toujours lieu aux frais des intéressés; il ne pourra excéder trois mois, à moins de prolongation à accorder par l'Administration en cas de nécessité absolue.

Les causes du retard seront certifiées sur les acquits-à-caution, par les préposés qui les auront constatées, et de nouveaux délais nécessaires pour effectuer le transport, seront accordés par le préposé supérieur du lieu.

ART. 17.

Les marchandises déclarées en transit demeurent en cours de transport et dans toute l'étendue de leur trajet, sous la surveillance de l'Administration, qui conserve le droit de les saisir décharger et vérifier partout où elles se trouvent, sans frais pour le commerce, à moins qu'il ne soit constaté par cette vérification qu'il ait été commis soustraction ou substitution frauduleuse.

ART. 18.

Le Gouvernement est autorisé, moyennant les précautions qu'il croira devoir prescrire, à permettre que les cargaisons ou parties de cargaison des navires arrivant aux ports d'Anvers et d'Ostende, sans entrer plus avant dans le pays et qui sont en destination pour des ports étrangers, soient conservées à bord et sans déchargement jusqu'au moment de leur réexportation par mer et par le même navire; cette exception ne

s'accordera toutefois que pour les marchandises de la première catégorie.

Quant à celles de la deuxième et surtout de la troisième catégorie, ainsi que pour celles prohibées à l'entrée, le déchargement et la vérification intégrale en seront toujours exigés, à moins qu'elles ne puissent être convenablement vérifiées dans le navire même.

ART. 19.

Les acquits-à-caution devront toujours accompagner les marchandises, même hors du rayon des douanes, où les préposés auront le droit de les faire représenter, de même que celui de saisir tout acquit-à-caution que la marchandise qu'il doit couvrir n'accompagnerait pas.

ART. 20.

Les marchandises transportées en transit, qui, dans l'étendue du Royaume, seront trouvées non couvertes de l'acquit-à-caution qui doit les accompagner, seront saisies et confisquées.

ART. 21.

Les marchandises étant présentées dans le délai prescrit au dernier bureau de sortie indiqué sur les acquits-à-caution, les préposés commis à la visite s'assureront d'abord de l'état des cordes et plombs; ceux-ci ayant été reconnus sains, intacts et sans aucune altération, ils procéderont sans retard à la vérification des marchandises renfermées dans les colis, et les compareront avec l'énoncé des expéditions, ou, le cas échéant, avec les pièces de comparaison. Cette vérification s'opérera d'ailleurs selon la nature des marchandises, en faisant spécialement celle intégrale, prescrite pour les objets de la deuxième et de la troisième catégorie, ainsi que la confrontation des échantillons levés au premier bureau. Si cette vérification ne donne lieu à aucune observation et que l'identité desdites marchandises et leur conformité en poids, en nombre et en mesure soit dûment reconnue, ils en constateront les résultats sur ces documens, qu'ils remettront de suite au receveur, revêtus de leur certificat de visite et de vérification; ce dernier en fera inscription sur un registre à ce destiné, après quoi les marchandises couvertes par les acquits-à-caution seront, sans désemparer, convoyées, au moins par deux préposés, jusqu'au territoire étranger, par la route indiquée, où ils attesteront l'exportation réelle sur ces mêmes documens, avec indication du jour et de l'heure à laquelle elle aura lieu.

L'acte de décharge ne sera définitif et valable qu'autant qu'il aura été visé pour légalisation de la signature des préposés qui auront accompagné le convoi, par le contrôleur ou par le receveur du dernier bureau de sortie; les acquits-à-caution ainsi déchargés, seront ensuite renvoyés par ce

même receveur au bureau où ils ont été délivrés, afin d'y faire annuler le cautionnement; toutefois cette annulation ne pourra être accordée par l'Administration qu'en tant que toutes les formalités ci-dessus prescrites auront été exactement remplies.

Si l'acquit-à-caution n'était pas représenté au bureau de sortie dans le délai prescrit, le receveur du bureau de la délivrance poursuivra le recouvrement des droits d'importation, d'accises et de l'amende à charge du déclarant ou de sa caution; à l'égard des marchandises prohibées à l'importation, il sera exigé, à titre de droits, une somme égale à leur valeur.

Dans tous les cas où l'une des dispositions de la présente loi annule ou fait perdre la faculté du transit pour défaut de formalité ou autrement, le déclarant encourra une amende égale au double droit d'importation, indépendamment du supplément des droits ordinaires et des droits d'accises sur les denrées qui y sont soumises, et sans préjudice aux pénalités plus fortes prononcées spécialement contre la fraude ou les contraventions dont il pourrait y avoir lieu de faire application.

ART. 22.

Si, lors de la vérification ultérieure, ou au bureau d'exportation on reconnaît que les marchandises déclarées en transit n'existent pas, ont subi quelque altération, mélange ou substitution, sont autres en qualité, espèce, origine ou nature que celles déclarées au premier bureau et spécifiées dans les documens représentés; comme aussi, quant à celles dont on a levé les échantillons, si elles sont trouvées être différentes de ceux-ci, toute la partie de marchandise comprise dans le même document sera confisquée avec amende à la charge de l'expéditeur, déclarant, batelier, conducteur ou voiturier solidairement et sauf leur recours l'un envers l'autre, du décuple droit d'importation ou d'accise le plus élevé, auquel la marchandise est imposée dans le pays.

ART. 23.

Si cependant la différence n'existe que dans la quantité seulement de marchandises non soumises aux accises, lorsque du reste l'identité n'en sera pas douteuse, l'amende, dans ce cas, sera réduite au montant du double droit d'importation sur la quantité formant la différence, et au simple droit, si cette différence n'excède pas 5 p. % de toute la quantité comprise dans le document. Dans ce dernier cas, la sortie du transit ne sera pas refusée, sauf à faire mention de la différence dans le certificat de décharge, afin que le receveur du lieu de la délivrance en recouvre de l'expéditeur les droits d'importation, si cette différence est en moins, et les droits d'exportation, si elle est en plus.

ART. 24.

Les déclarans sont tenus de fournir les ouvriers, les emballages et moyens de déchargement ou de rechargement pour les vérifications à effectuer au premier et au dernier bureau, lors de l'importation et de l'exportation des marchandises déclarées en transit, ainsi que dans le cas de dépôt en entrepôt; sinon l'Administration y pourvoira à leurs frais.

Quant aux vérifications intermédiaires en cours de transport, ces frais ne seront supportés par eux que dans le cas de découverte de contravention (art. 17).

ART. 25.

Toute déviation de la route directe déterminée pour le transport, tout déchargement de marchandises déclarées en transit ou changement de moyens de transport opéré à l'insu de l'Administration, ou hors de la présence de ses préposés, tout bris, rupture ou altération soit entier, soit partiel des scellés, des plombs ou des cordes auxquelles ils sont attachés, ainsi que leur rajustement frauduleux, entraînera par le fait, l'annulation du transit avec amende du double droit d'importation ou d'accises le plus élevé, sur toute la quantité mentionnée au document, à charge des assujettis prédésignés; le capitaine, batelier ou conducteur, étant d'ailleurs responsable de cette amende, sauf recours contre qui il appartient, l'Administration ne sera point tenue de mettre en cause d'autres intéressés; sans préjudice toutefois à son action contre eux, tant pour cette pénalité que pour des amendes et confiscations applicables à la fraude dont l'un ou l'autre de ces faits serait accompagné.

Si cependant il était reconnu par l'Administration que la rupture des plombs fût l'effet d'un accident dont les intéressés auraient prévenu les préposés avant que la vérification ne fût commencée et que d'ailleurs cet accident ne décelât aucun indice de fraude, il n'y aura lieu d'exiger que l'annulation du transit, outre le paiement du simple droit d'importation et d'accise.

ART. 26.

L'Administration aura la faculté de faire apposer une estampille sur les tissus qui en sont susceptibles, et de la faire biffer au bureau d'exportation. Dans le cas de cette apposition, l'absence, l'altération ou la non représentation dûment constatée de cette marque d'identité sera considérée et punie comme la substitution ou soustraction des marchandises.

ART. 27.

La sortie des marchandises sur un chemin neutre ou une voie mitoyenne ne suffira pas pour en consommer l'exportation, mais il devra toujours être constaté qu'elles ont été

réellement introduites sur le territoire d'un pays limitrophe ou qu'elles aient été transportées au-delà du rayon maritime des douanes.

ART. 28.

A l'exception des marchandises de la première catégorie, le transport par emprunt du territoire étranger ou le cabotage en cours de transit, est interdit et fera cesser le bénéfice de ce dernier.

ART. 29.

Le droit de préemption des marchandises tarifées à la valeur pourra être exercé par les préposés de l'Administration à l'exportation comme à l'importation, de même qu'à la sortie et à la rentrée de marchandises qui auraient emprunté le territoire étranger.

ART. 30.

Lorsque des navires nationaux chargeront à leur bord des canons, chaînes ou agrès, déclarés en transit, et qu'il existera des motifs de croire que ces objets sont destinés à leur propre usage, les préposés se feront remettre par le capitaine ou armateur avant ou au moment du départ du bâtiment, copie par lui certifiée de l'acte d'inventaire du matériel affecté à son bord, et s'assureront si les objets déclarés en transit n'y sont pas compris comme faisant partie de ce matériel. Dans ce dernier cas le transit sera annulé et les droits d'importation desdits objets devront être acquittés immédiatement. Les préposés de leur côté viseront l'acte d'inventaire en original, et si, lors du retour du navire dans le royaume, il était reconnu, par une nouvelle confrontation, que ces mêmes objets déclarés précédemment en transit fussent encore à bord, ils seront considérés alors comme n'ayant pas été exportés, et le capitaine sera puni de ce chef d'une amende égale au décuple du droit d'importation.

ART. 31.

Le transit est entièrement aux risques et périls des soumissionnaires, sans qu'ils puissent être déchargés de leurs obligations en alléguant la perte totale ou partielle des marchandises. En cas de perte par force majeure, justifiée par procès-verbal d'un juge *de paix* ou d'un officier public, rédigé sur les lieux et rapporté en temps utile avec l'acquit-à-caution, l'Administration n'exigera que le paiement simple des droits d'importation, outre ceux d'accises, si la marchandise est soumise à ces derniers.

Il est réservé au Roi de faire remise de ces derniers droits.

ART. 32.

Si les intéressés, avant toutefois qu'aucune contravention soit découverte, renoncent, dans le terme accordé par l'ac-

quit à-caution pour le transport des marchandises à la faveur du transit, pour autant que les marchandises ne soient point prohibées à l'importation, et s'ils rapportent, avant l'expiration de ce terme, au bureau de la délivrance, l'acquit-à-caution, muni d'un certificat de deux préposés constatant non seulement que les marchandises sont restées dans le pays, mais encore que les plombs ou cachets, après avoir été reconnus intacts, ont été enlevés par eux, le cautionnement sera annulé après l'acquiescement du surplus des droits mentionnés à l'article qui précède.

ART. 33.

Si les marchandises de la première catégorie n'étaient pas imposées à l'importation à un droit de plus d'un demi p. % ou de 50 centimes le quintal métrique, l'Administration pourra, si elle juge les intérêts du trésor suffisamment garantis, faire délivrer des acquits-à-caution et même dispenser du plombage, pourvu que l'exportation ait lieu dans le délai qui sera fixé sur les acquits de paiement qui seront retirés au bureau de sortie, mais qui ne devront plus être reproduits à celui de la délivrance.

ART. 34.

Toutes les dispositions de la loi générale du 26 août 1822, auxquelles il n'est pas dérogé par la présente loi, demeurent maintenues.

ART. 35.

A partir de la mise à exécution de la présente loi, les droits de transit existans seront remplacés par un droit de balance, établi comme suit :

15 centimes pour 100 francs sur la valeur de toutes les marchandises que le tarif à l'importation impose à la valeur ou au nombre ;

20 centimes par quintal métrique de toutes celles tarifées au poids ;

20 centimes par hectolitre de toutes celles tarifées à la mesure.

Néanmoins, il sera toujours facultatif au déclarant de se libérer des droits de transit, moyennant le paiement du droit de 15 centimes pour 100 francs de la valeur de l'objet déclaré en transit, en se conformant du reste aux obligations prescrites.

Dans aucun cas, le droit de transit d'une seule et même expédition ne pourra payer moins de cinquante centimes par acquit.

ART. 36.

Sont toutefois exceptées de l'application de ce droit, mais soumises au régime du transit : 1° les marchandises désignées dans l'état annexé à la présente loi sous l'état D qui demeureront soumises à un droit de transit spécial indiqué pour chacune d'elles ;

2° Celles dont le transit est déclaré libre et qui sont indiquées dans l'état C.

ART. 37.

Le Gouvernement pourra diminuer les droits de transit et accorder la franchise entière de ces droits en faveur du commerce et de l'industrie nationale, ou en faveur du commerce d'une puissance voisine qui offrirait sous ce rapport à la Belgique une parfaite et entière réciprocité.

Toutefois les diminutions et les franchises accordées par le Gouvernement, devront être soumises à l'approbation de la législature dans sa plus prochaine session.

Dans tous les cas, les marchandises demeurent également soumises au régime de surveillance déterminé par la présente loi.

ART. 38.

Les mesures de surveillance, de vérification, de précaution, ainsi que les pénalités prescrites dans la présente loi pour le transit, sont, en tout, rendues applicables à l'exportation en décharge des droits pour les objets soumis à l'accise, de même qu'aux marchandises importées même autrement qu'en transit, sur un entrepôt, ou transportées d'un entrepôt sur un autre.

Elles ne dérogent point toutefois aux mesures spéciales établies par les lois du 31 juillet (*Bulletin officiel*, n° 626 et 672), en ce qui concerne les toiles et les céréales.

ÉTAT litt. D des marchandises soumises à un droit spécial.

NATURE DES MARCHANDISES.	UNITÉS sur lesquelles portent LES DROITS.	DROITS DE TRANSIT.	DISPOSITION SPÉCIALE.
1° Ardoises	Les 1000 en nombre.	1 60	Le Gouvernement est autorisé à permettre par réciprocité, le transit des ardoises de France par la Meuse et la Sambre, aux mêmes droits et conditions que la France admettra le transit des ardoises belges par la Scumoy et la Meuse.
2° Bois (merrain à panneau).	Les 100 en nombre.	20 »	
3° Charbon de terre. . .	Les 1000 kilogram.	6 »	
4° Chaux	Le tonneau de mer de 100 hectolitres.	Éteinte. . 6 »	
5° Chevaux. }		Par tête	
» Poulains. }			
6° Draps	Les 100 kilogram.	10 »	
7° Livres	Les 100 kilogram.	20 »	
8° Mulets	Par tête	4 »	

Annexe litt. A.

PROJET DE LOI

Sur lequel ont été consultées plusieurs Chambres de commerce.

Considérant que le système transitoire et les droits de transit actuellement existans, sont peu en harmonie avec les besoins commerciaux et la nouvelle position de la Belgique;

Sur le rapport de notre Ministre de l'Intérieur et de commun accord avec les Chambres;

Avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

A dater du et sauf les exceptions établies à l'art. 4 ci-après, etc., les droits de transit actuellement existans seront remplacés par un simple droit de balance, établi comme suit :

$\frac{1}{4}$ p. % sur la valeur de toutes marchandises tarifées ad valorem;

20 centimes par 100 kilog. de toutes celles tarifées au poids;

20 centimes par hectolitre de toutes celles tarifées par mesure de capacité.

ART. 2.

Néanmoins il sera toujours facultatif au déclarant de se libérer des droits de transit, soit qu'ils se prélèvent actuellement par poids, par mesure, par quantité, par pièce, tonneau ou autrement, moyennant $\frac{1}{4}$ p. % de la valeur de l'objet transité. Dans ce cas, les fausses déclarations en valeurs donnent lieu à la préemption conformément aux règles établies par les lois en vigueur.

ART. 3.

Le transit de la poudre à tirer, du vin, du vinaigre et du fer reste défendu. Les droits de transit sur les charbons sont maintenus.

ART. 4.

Anvers et Ostende sont désignés comme bureaux pour le transit par la frontière maritime; le Gouvernement déterminera les bureaux de transit par la frontière de terre, d'après les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 5.

Le Gouvernement pourra diminuer les droits de transit et accorder la franchise entière de ces droits en faveur du

commerce et de l'industrie d'une puissance voisine qui offrirait, sous ce rapport, à la Belgique, une parfaite et entière réciprocité. Dans ce dernier cas, toutefois, et sauf les dispositions de lois ultérieures, les marchandises continueront à être déclarées en douane, afin que l'Administration puisse toujours prendre les mesures nécessaires pour prévenir les abus.

Donné à Bruxelles, le