

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 12 AVRIL 1848.

Dérogation temporaire à la loi du 21 juillet 1844.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

L'art. 5 de la loi du 21 juillet 1844 sur les droits différentiels porte :

« § 1^{er}. Les navires belges venant des pays transatlantiques ou de lieux
» situés au delà du détroit de Gibraltar, pourront, sans perdre le bénéfice de
» l'importation directe, et en se conformant aux conditions prescrites par le
» Gouvernement, toucher dans un port intermédiaire pour y prendre des
» ordres, pourvu qu'ils n'y fassent aucune opération de commerce, de char-
» gement ou de déchargement.

» § 2. Les navires étrangers venant des mêmes endroits et qui seront munis
» de connaissements et papiers de bord, dûment visés par les consuls belges,
» au nom de maisons belges, en destination des ports belges, pourront être
» admis au même bénéfice.

» § 3. Le connaissement pourra être à ordre, pourvu qu'il soit constaté que
» la cargaison est expédiée des lieux transatlantiques pour compte belge, soit
» comme propriété, soit comme consignation, faite directement de ces lieux à
» une maison en Belgique.

» § 4. En ce qui concerne les navires belges, le Gouvernement pourra
» modifier l'interdiction de vendre, de charger et de décharger. »

On voit par les §§ 2 et 3 de cet article, que le régime applicable à la relâche des navires étrangers sur des points intermédiaires consacre certaines restric-

tions dont sont exempts les navires belges, notamment, la condition que les navires seront munis de papiers constatant que la cargaison est pour compte d'une maison belge et en destination de la Belgique. Les règlements d'exécution ont dû tenir compte de ces dispositions, et l'arrêté royal du 11 novembre 1846 (annexe n° 1) a réglé en conséquence les formalités à remplir, par les navires étrangers, en cas de relâche, pour conserver en Belgique le bénéfice de l'importation directe.

La chambre de commerce d'Anvers, par une lettre du 14 mars dernier (annexe n° 2), a exposé au Gouvernement que, dans les circonstances présentes, il est nécessaire aux intérêts et aux opérations du commerce maritime de la Belgique avec les colonies, que les dispositions de l'art. 5 précité de la loi du 21 juillet 1844, relatives à la relâche des navires étrangers, soient suspendues temporairement, pendant un terme de six mois, par exemple. Sous l'empire de ces dispositions, il est devenu impossible de donner des ordres aux colonies alors que, pour jouir en Belgique des droits d'entrée moindres applicables aux importations directes, les cargaisons des navires étrangers, dont le concours est indispensable, doivent être accompagnées de la preuve qu'elles ont été expédiées des lieux d'outre-mer pour compte belge et en destination de Belgique. Aux colonies mêmes de tels ordres ne seraient point remplis. Cette obligation absolue d'une destination déterminée ne saurait subsister dans les circonstances actuelles. Le commerce belge, pour continuer ses commandes, et les colonies pour continuer à les exécuter, doivent indispensablement avoir la latitude de diriger les cargaisons sur les points ordinaires de relâche, afin que, de là, ces cargaisons puissent être expédiées vers la Belgique, s'il se peut, ou vers tel autre pays ou port accessible au commerce.

Tel est, Messieurs, l'esprit de la proposition de la chambre de commerce.

Le Gouvernement a pensé que cette proposition est justement fondée; que, dans les circonstances où nous nous trouvons, il y a lieu de ménager au commerce maritime belge, les facilités temporaires qu'on réclame eu égard à ces circonstances; que c'est un moyen de maintenir son activité, ses relations directes, et d'assurer les approvisionnements du pays en denrées exotiques de toute espèce.

Le Gouvernement vous propose donc, Messieurs, une mesure dans ce sens. Cette mesure, essentiellement transitoire, aura cours jusqu'au 31 décembre prochain inclusivement. En augmentant ainsi quelque peu la durée indiquée par la chambre de commerce d'Anvers, le Gouvernement a voulu prévoir le cas où les circonstances exigeraient la prolongation de la mesure et, dans cette prévision, faire coïncider le moment où elle viendra à cesser avec celui où les Chambres seront réunies.

Il ne vous échappera pas d'ailleurs, Messieurs, que, vu les circonstances qui la déterminent, la mesure est urgente et qu'elle doit convenablement intervenir avant la séparation des Chambres.

Le Ministre des Affaires Étrangères,
C. D'HOFFSCHMIDT.

PROJET DE LOI.A highly decorative, calligraphic initial letter 'L' in a black and white serif font, featuring intricate flourishes and a crown-like top. The letter is followed by the name 'eopold,' in a smaller, simpler serif font.

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires Étrangères
et des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères présentera à la
Chambre des Représentants, en Notre nom, le projet de loi
dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Par dérogation à la loi du 21 juillet 1844, et temporaire-
ment jusqu'au 1^{er} janvier 1849, les dispositions des para-
graphes 2 et 3 de l'art. 5 de cette loi sont suspendues et le
paragraphe 1^{er} du même article est rendu applicable aux
navires étrangers.

La présente loi sera obligatoire le lendemain du jour de sa
publication au *Moniteur*.

Donné à Bruxelles, le 11 avril 1848.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

C. D'HOFFSCHMIDT.

Le Ministre des Finances,

VEYDT.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Arrêté royal du 11 novembre 1846.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 21 juillet 1844, sur les droits différentiels (*Bulletin officiel*, n° 149), et notamment l'art. 5, ainsi conçu :

« Les navires belges venant des pays transatlantiques ou de lieux situés au-delà du détroit de Gibraltar, pourront, sans perdre le bénéfice de l'importation directe, et en se conformant aux conditions prescrites par le Gouvernement, toucher dans un port intermédiaire pour y prendre des ordres, pourvu qu'ils n'y fassent aucune opération de commerce, de chargement ou de déchargement.

» Les navires étrangers venant des mêmes endroits et qui seront munis de connaissements et papiers de bord, dûment visés par les consuls belges, au nom de maisons belges, et en destination de ports belges, pourront être admis au même bénéfice.

» Le connaissement pourra être à ordre, pourvu qu'il soit constaté que la cargaison est expédiée des lieux transatlantiques pour compte belge, soit comme propriété, soit comme consignation faite directement de ces lieux à un maison en Belgique.

» En ce qui concerne les navires belges, le Gouvernement pourra modifier l'interdiction de vendre, de charger et de décharger. »

Vu notre arrêté du même jour (*Bulletin officiel*, n° 151), d'après lequel les navires étrangers qui ont touché dans un port intermédiaire ou en rade de ce port, perdent le bénéfice de l'importation directe, à moins qu'il ne soit prouvé que la relâche a dû avoir lieu par suite de force majeure;

Voulant modifier temporairement les dispositions de cet arrêté, en admettant désormais, sous certaines conditions, au bénéfice de l'importation directe les navires étrangers qui auront touché dans un port intermédiaire ou en rade de ce port, sans y avoir été obligés par des circonstances de force majeure;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Affaires Étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1^{er}. Par application du § 2 de l'art. 5 de la loi précitée du 21 juillet 1844, et temporairement jusqu'au 31 décembre 1849, les navires étrangers venant des pays transatlantiques ou des lieux situés au delà du détroit de Gibraltar pourront relâcher dans un port intermédiaire, pour y prendre des ordres, sans perdre le bénéfice de l'importation directe, et ce, sous les conditions suivantes :

1^o La relâche ne pourra être de plus de trois jours, sauf le cas de force majeure dûment constaté, conformément à l'art. 3 ci-après.

2^o Le capitaine devra fournir aux employés des douanes, au moment de son arrivée au port d'importation, un certificat du consul belge au port d'escale, ou, à son défaut, du consul d'une puissance amie ou du chef de la douane locale, constatant la durée de la relâche, en attestant qu'il n'a été fait dans ce dernier port aucun débarquement ou embarquement de marchandises, ni aucune opération de commerce.

3^o Il sera établi que le chargement a été fait en destination de la Belgique, et au nom d'une maison belge, soit comme propriété, soit comme consignation faite directement.

A cet effet la charte partie, ou s'il n'en existe pas, le manifeste ou les connaissements seront revêtus du visa du consul belge au port de chargement, ou, à son défaut, du consul d'une puissance amie, ou du chef de la douane locale.

L'agent chargé d'apposer ce visa exigera du capitaine une déclaration par écrit portant qu'il n'a pas signé et qu'il ne signera pas d'autres pièces de la même nature. Cette déclaration également visée sera jointe aux pièces.

Les pièces justificatives pourront indiquer, outre la destination pour un port belge, d'autres marchés comme destination subsidiaire du chargement.

S'il est à la connaissance de l'agent chargé d'apposer le visa que le capitaine possède d'autres papiers dont il résulterait que le chargement n'est point expédié directement pour compte belge et en destination d'une maison en Belgique, il ne visera que sous réserve motivée, afin que le Gouvernement, à l'arrivée du navire en Belgique, puisse décider s'il y a lieu de l'admettre au bénéfice de l'importation directe.

4^o Le destinataire devra déclarer par écrit que la cargaison n'a pas été l'objet d'une vente sous voiles et qu'elle lui a été adressée directement du lieu de chargement, soit comme propriété, soit comme consignation.

5^o Le capitaine pourra être requis de faire un rapport de mer à l'employé principal des douanes au port d'importation.

Ce rapport, distinct de celui qui est exigé par le Code de commerce, pourra être contrôlé par les dépositions et, au besoin, par l'interrogatoire des gens de l'équipage.

ART. 2. Si le connaissement est à ordre (§ 3 de l'art. 5 de la loi), la preuve que la cargaison est expédiée des lieux transatlantiques pour compte belge,

soit comme propriété, soit comme consignation faite directement de ces lieux à une maison en Belgique, sera établie de la manière prescrite par l'art. 1^{er}.

ART. 3. Les navires étrangers venant des pays transatlantiques ou des lieux situés au delà du détroit de Gibraltar et qui auront touché dans un port intermédiaire et qui ne justifieront pas des conditions établies par les art. 1 et 2, ne seront pas admis au bénéfice de l'importation directe, à moins que le capitaine ne prouve à son arrivée au port d'importation, que la relâche a dû avoir lieu par suite de force majeure.

A cet effet, il fera au consul belge au port d'escale un rapport spécial. D'après ce rapport, contrôlé au besoin par tous autres moyens de preuve, le consul délivrera un certificat constatant les circonstances de mer qui ont forcé le navire à relâcher.

Ce certificat énoncera en outre qu'il n'a été fait au port d'escale aucun embarquement ou débarquement de marchandise, ni aucune opération de commerce autre que celles qui auront été la conséquence nécessaire du fait de force majeure.

Le n° 5 de l'art. 1^{er} est applicable aux cas prévus par le présent article.

ART. 4. Quiconque aura par des moyens frauduleux obtenu, tenté d'obtenir ou aidé à obtenir indûment le bénéfice des dispositions du présent arrêté, sera puni conformément à l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818 (*Journal officiel*, n° 12), sans préjudice des pénalités comminées par les lois en vigueur.

ART. 5. Si, avant le 1^{er} janvier 1850, la faculté accordée par les art. 1 et 2 ci-dessus n'est pas prorogée, il continuera d'être permis aux navires qui se seront conformés aux dispositions de ces articles de toucher dans un port intermédiaire sans perdre le bénéfice de l'importation directe, savoir :

Pour les arrivages d'au delà du détroit de Gibraltar, pendant trois mois;

Pour les arrivages des pays transatlantiques en decà des caps Horn ou de Bonne-Espérance, pendant six mois;

Et pour les arrivages d'au delà de ces caps, pendant un an, après le 1^{er} janvier 1850.

Nos Ministres des Finances et des Affaires Étrangères sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 11 novembre 1846.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

A. DECHAMPS.

ANNEXE N° 2.

Avis de la Chambre de Commerce et des fabriques d'Anvers.

Anvers, le 14 mars 1848.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Vous avez déjà reconnu que les restrictions que la loi du 21 juillet 1844 et l'arrêté royal du 7 décembre 1846 portent à l'admission comme importation directe des navires qui ont relâché pour ordres, sont contraires au développement de nos relations et au véritable intérêt du pays. Vous avez institué une commission mixte pour indiquer les réformes qu'il importe d'introduire dans cette partie de notre système commercial, et le rapport de cette commission qui tend à faire sanctionner un régime beaucoup plus libéral, est en ce moment soumis à l'examen du Gouvernement.

Nous reconnaissons, Monsieur le Ministre, que les propositions contenues dans ce rapport sont très sages, et que leur adoption, dans des temps ordinaires, concilierait équitablement les intérêts que le système différentiel a eu pour objet de protéger ; mais dans l'état actuel de l'Europe, en présence de l'incertitude que présente l'avenir politique de toutes les nations du continent, l'admission des navires qui ont reçu leurs ordres dans la Manche, doit, dans notre opinion, recevoir une application beaucoup plus large encore que celle proposée par la commission.

En effet, les expéditions en droiture des pays transatlantiques pour la Belgique vont devenir en quelque sorte impossibles, par la raison que l'expéditeur, incertain sur les événements qui pourront surgir en Europe, aura lieu de craindre que lorsque le navire arrivera sur la côte, la Belgique ne se trouve en état de guerre ou que des circonstances soit politiques, soit financières n'y aient produit une forte dépréciation sur la valeur vénale des marchandises ; il sera donc dans la nécessité de laisser à ses correspondants du continent, le soin de diriger le navire sur un port qui lui présentera les meilleures conditions et toute la garantie désirable ; à cet effet il le dirigera sur un des ports de la côte d'Angleterre, soit à Cowes, Falmouth ou Cork, pour y recevoir les ordres. — Il est donc à prévoir que les expéditions en droiture, tant pour la Belgique que pour la Hollande et les autres pays de l'Occident de l'Europe, seront très rares ; que presque toutes les cargaisons de cafés, cuirs, cotons, sucres et autres produits des pays d'outre-mer s'arrêteront pour ordres dans la Manche. Dans cet état de choses, il est de notre intérêt d'offrir à tous ces arrivages des conditions favorables d'importation : c'est le seul moyen d'avoir un marché constamment approvisionné tant en matières premières

qu'en denrées de consommation.— Toute restriction à l'égard de ces consignations doit avoir pour conséquence d'en détourner une partie sur la Hollande et les villes anseatiques, d'amoinrir ainsi notre marché et de nous exposer à devoir ensuite recourir aux entrepôts d'Europe, pour combler l'insuffisance de notre approvisionnement.

La répulsion de ces consignations du marché intérieur serait d'autant plus fâcheuse pour le pays, qu'elle détournerait le commerce de transit qui se dirige toujours de préférence sur les ports qui présentent aussi des ressources pour la vente à la consommation. La somme des arrivages diminuerait donc sensiblement et un nombre considérable d'ouvriers qui, dans ces dernières années, ont trouvé du travail dans les mouvements de notre port, se trouveraient privés de leurs moyens de subsistance, et les transports par le chemin de fer en ressentiraient nécessairement le contre-coup au grand détriment du trésor public.

Vous reconnaissez, Monsieur le Ministre, que dans les circonstances difficiles où nous nous trouvons, le besoin qui domine tous les autres, c'est de donner de la sécurité au commerce, d'activer et de faciliter les opérations, d'attirer le plus d'importations possible et de donner ainsi des ressources permanentes à notre classe ouvrière; de s'assurer, en un mot, que notre marché soit régulièrement approvisionné dans l'intérêt du consommateur comme de l'industriel. Nous croyons que dans ce but il conviendrait de statuer, comme mesure exceptionnelle et pour un terme de six mois, que toutes les cargaisons des navires qui auront reçu leurs ordres de destination dans un port intermédiaire, sans y avoir été l'objet d'une transaction commerciale, seront reçues en Belgique aux mêmes conditions que si toutes les formalités exigées par les règlements en vigueur avaient été remplies.

En adoptant ce système, les certificats des consuls attestant que la cargaison est expédiée pour compte belge ne seraient plus obligatoires; il suffirait que les papiers de bord indiquassent la provenance directe et que le destinataire déclarât par écrit, qu'il n'est point de sa connaissance que la marchandise a changé de propriétaire depuis son expédition du port de chargement.

Cette suspension de l'art. 5 de la loi des droits différentiels ne devant être que provisoire, nous sommes portés à croire que les Chambres qui, de même que le Gouvernement, veulent avant tout assurer le travail du peuple et l'approvisionnement du pays, ne feront aucune difficulté d'y accéder. La mesure est d'autant plus opportune qu'elle remettrait à une autre session la révision du principe même de cet article de la loi des droits différentiels, révision à laquelle les esprits seraient très peu disposés en ce moment.

Agrérez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

La chambre de commerce et des fabriques d'Anvers :

Le secrétaire,
PAUL DIERCXSSENS.

Le président,
CATEAUX-WATTEL.