

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 26 NOVEMBRE 1851.

---

Traité de commerce et de navigation conclu, le 27 octobre 1851, entre la Belgique et le royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

---

## EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

Nos relations commerciales avec l'Angleterre rencontraient depuis longtemps deux sortes d'entraves :

1° Des droits de port exceptionnels perçus sur les navires des États qui n'ont pas de traité de réciprocité avec la Grande-Bretagne. — Ces taxes ne sont pas les mêmes dans tous les ports anglais. Deux notes ci-jointes (annexes *A* et *B*) indiquent, à titre d'exemple, le régime appliqué à nos navires dans les ports de Liverpool et de Hull;

2° Une surtaxe de 20 p. % établie sur toutes marchandises arrivant en Angleterre sous pavillon belge. — *L'ordre en conseil* qui a établi cette surtaxe porte la date du 30 janvier 1826. Le texte en est reproduit ci-après (annexe *C*).

Des négociations ont été engagées, à diverses reprises, pour mettre un terme au régime onéreux qui pesait sur nos rapports de commerce avec la Grande-Bretagne. Toutes les tentatives échouèrent.

En 1849, la législation maritime de l'Angleterre subit de profondes modifications. Le *navigation-act* tomba (annexe *D*), mais n'emporta point avec lui les surtaxes qui atteignaient notre pavillon.

Or, le même événement qui ouvrait à tous les pavillons les ports d'Angleterre et de ses colonies, venait rendre un traité avec cette puissance de plus en plus nécessaire pour nous. On peut dire, en effet, que le marché anglais est aujourd'hui le marché régulateur du commerce des denrées coloniales, et cependant nos navires, exclus des ports britanniques par de fortes surtaxes, ne pouvaient, des pays transatlantiques, prendre fret que pour les marchés secondaires de l'Europe. De là de notables pertes pour nos armateurs et nos affréteurs. Ajoutons que les mêmes causes agissaient dans le même sens sur l'intercourse entre la Belgique et

l'Angleterre. Les marchandises introduites sous pavillon belge étant frappées en Angleterre d'une charge additionnelle de 20 p. % des droits ordinaires du tarif anglais, force était à nos expéditeurs de préférer aux navires belges des navires britanniques ou des navires assimilés. L'industrie et la marine du pays en ressentaient un égal préjudice.

C'est donc avec toute raison que notre commerce pressait de ses vœux la conclusion d'un traité entre la Belgique et la Grande-Bretagne.

La Chambre n'attend sans doute pas le récit détaillé de tous les incidents de la négociation que nous avons suivie pour parvenir à un résultat si légitimement désiré. Il suffira de rappeler que les principales difficultés naissaient :

- 1° De notre système de droits différentiels ;
- 2° Des conditions de l'entrée du poisson en Belgique ;
- 3° De notre législation sur le commerce du sel.

Indiquer ces trois points, c'est assez dire que l'entente n'était possible que si chacune des parties consentait à faire une égale part à l'esprit de conciliation.

Nous avons donc offert d'apporter dans notre législation des changements certainement très-utiles au commerce britannique, mais qui n'iraient pas, néanmoins, jusqu'à enlever les bases mêmes du système commercial en vigueur en Belgique.

Nous avons formulé des propositions conçues dans cet esprit et, après une discussion qu'explique suffisamment la nature de la matière, le cabinet de Londres a reconnu qu'il pouvait les accepter.

Cet accord a amené la conclusion du traité de commerce et de navigation qui a été signé à Londres, le 27 octobre dernier, et que le Roi m'a chargé de soumettre à votre assentiment.

D'après les clauses de cet acte international, nos navires sont affranchis des droits de port exceptionnels qui les grevaient dans le Royaume-Uni et leurs cargaisons sont délivrées de la surtaxe de 20 p. % dont elles étaient passibles.

L'une et l'autre disposition s'appliquent aussi bien aux arrivages indirects qu'aux arrivages directs et dans les ports des colonies britanniques comme dans les ports de la mère-patrie.

Voici ce que nous concédons de notre part :

En ce qui concerne les droits de port :

Nous assimilons les navires anglais aux nôtres, sans distinction de voyages. Le traité ne fait, en cela, qu'accorder la réciprocité et que confirmer, du reste, ce qui existait déjà en Belgique.

En ce qui regarde les droits de douane :

Nous assimilons complètement les navires anglais aux navires belges pour l'intercourse entre les deux pays, c'est-à-dire pour les transports entre l'Angleterre ou les colonies britanniques, d'un côté, et la Belgique de l'autre, sauf, quant au sel et à la pêche, les réserves dont il sera parlé plus loin.

Nous assimilons encore les navires anglais aux nôtres pour l'importation, d'ailleurs que d'Angleterre ou des colonies britanniques, des marchandises sur lesquelles nous ne nous sommes pas réservé de maintenir, si cela nous convient, des droits différentiels de provenance.

Les marchandises qui restent en dehors de ces dispositions, sont les suivantes :

les bois d'ébénisterie et de teinture, le riz, le sucre, le café, le tabac, le coton, les fruits, l'huile d'olive et le soufre brut, sans préjudice de qui sera dit du sel et du poisson.

L'importation des six premiers articles — bois, riz, sucre, café, tabac, coton, — peut être favorisée quand elle aura lieu d'un pays transatlantique ; l'importation des trois derniers — fruits, huile, soufre, — quand elle aura lieu d'un pays de production.

En fait de pays transatlantiques, on ne distinguera plus entre les pays transatlantiques d'origine et les pays transatlantiques d'entrepôt.

Ainsi,

*A.* Les droits différentiels de provenance sont concentrés sur dix articles ;

*B.* Pour chaque article il n'y a qu'une catégorie de provenance qui soit privilégiée ;

*C.* Et dans le cas où la provenance est privilégiée, le pavillon belge l'est aussi, sauf les arrivages des colonies britanniques pour lesquels il est placé sur le même pied que le pavillon britannique.

Voilà, en résumé, le cadre dans lequel nous avons voulu nous réserver notre liberté d'action en matière de droits différentiels. Nous croyons qu'il nous laisse une latitude suffisante et nous ne pensons pas qu'à moins d'aller à l'encontre des faits commerciaux qui nous assiègent, on puisse soutenir sérieusement qu'il nous convienne de renforcer les droits différentiels au lieu de les simplifier.

Il est entendu qu'il s'agit, dans ce qui précède, du système de la législation générale du pays, et non point des exceptions spéciales qui pourraient résulter des traités.

Les changements apportés à la loi du 21 juillet 1844 ont rendu possibles le renouvellement de notre traité avec les Pays-Bas et la conclusion d'un traité avec l'Angleterre, et ce double service compense abondamment pour notre commerce et notre navigation la perte de quelques privilèges que le pavillon national partagera avec les pavillons étrangers. On peut dire plus : nous n'aurions pas eu de traités à négocier, que la force des choses nous eût mis dans la nécessité de faire ce que nous avons fait.

Pouvions-nous, en effet, en présence de ce qui se passe chez nos concurrents, garder intacte une législation hérissée de restrictions et compliquée à ce point que le commerce lointain n'est jamais parvenu à l'entendre dans tous ses détails et nos agents consulaires, malgré l'envoi répété d'instructions, à l'appliquer d'une manière toujours correcte ? On ne saurait blâmer, en principe, la réforme que consacrent les traités du 20 septembre et du 27 octobre. Mais encore pourrait-on prétendre qu'elle a été poussée trop loin. Que l'on consulte l'expérience ! Elle a aujourd'hui démontré jusqu'à l'évidence que les droits différentiels sont impuissants à assurer à notre pavillon le transport des marchandises d'origine septentrionale. Prenons pour exemple les bois de construction ; c'est l'article le plus important. Il s'en importe annuellement en Belgique de 40 à 50 mille tonneaux. Quelle est la part du pavillon belge dans ce chiffre ? Rien ou presque rien ; 3 à 4 cents tonneaux dans les bonnes années ! (Annexe E). Devant de tels résultats, il faut bien reconnaître que nous pouvions et que nous devons faire disparaître les provenances du

Nord de notre régime de droits différentiels. A part les bois de construction, les marchandises comprises dans la loi du 21 juillet 1844 représentent, en moyenne annuelle, une importation de 86,000 tonneaux (annexe *F'*). Dans ce chiffre, les bois d'ébénisterie et de teinture, le coton, le café, le sucre, le riz, les tabacs, les fruits, l'huile d'olive et le soufre entrent pour 66,000 tonneaux.

Ces chiffres n'ont pas besoin de commentaires, alors même qu'on tient compte de ce qui revient au pavillon américain dans les arrivages des États-Unis.

Je crois pouvoir borner là, Messieurs, mes explications sur les clauses qui viennent de nous occuper. Il est superflu d'ajouter que des mesures législatives devront intervenir pour régulariser l'application de nos récents traités.

Je poursuis la revue des dispositions du traité du 27 octobre.

Le droit différentiel qui protégeait l'importation du sel anglais sous pavillon belge est conservé au tiers de sa hauteur précédente.

Le traité assimile les deux pavillons pour l'importation du poisson de pêche étrangère ou du poisson de pêche nationale recueilli en dehors des prescriptions réglementaires. Il réserve, au contraire, au pavillon national les exemptions de droits et les primes qui pourraient, des deux côtés, être accordées à la pêche nationale exercée selon les règlements de chaque pays.

En matière de transit le traité ne maintient que les restrictions qui résultent de l'état de nos relations avec des pays voisins. Les exceptions portent, en conséquence, sur les fers, les houilles, les fils et tissus de lin, plus, pour des motifs de police, la poudre à tirer. Il s'agit, bien entendu, du transit par les voies ferrées. La Chambre partagera sans nul doute l'opinion que la liberté du transit par le chemin de fer de l'État doit former aujourd'hui l'un des principes de notre système commercial.

Je m'abstiendrai donc d'entrer dans les détails. Il n'y a qu'un seul point sur lequel des observations se soient élevées, paraît-il, à l'annonce de la conclusion du traité, c'est le transit du sel brut.

Je me contenterai, à ce sujet, de rappeler que l'unique motif pour lequel la prohibition du transit du sel brut n'a pas déjà été levée en 1849. C'est que la Hollande maintenait chez elle, sur le transit, un droit de fr. 4-24 par 100 kilogrammes (<sup>1</sup>). Or, aujourd'hui non-seulement le transit du sel brut est libre en Hollande, mais les péages de navigation ont été ou supprimés ou réduits sur les eaux néerlandaises et sur le Rhin.

Le remboursement du péage de l'Escaut est garanti aux navires britanniques. Ce n'est encore que la continuation du *statu quo*.

Le traité réserve le cabotage de part et d'autre. C'est une règle dont l'Angleterre ne s'est point jusqu'ici départie.

Les privilèges des consuls, les cas de naufrage, etc., font l'objet d'une série de dispositions qui ont depuis longtemps pris place dans notre droit public.

---

(<sup>1</sup>) *Annales parlementaires*, session de 1848-1849, page 1543. Rapport de la section centrale chargée d'examiner le projet de loi sur le transit.

Un article additionnel nous assure le traitement du commerce anglais dans les Iles Ioniennes, placées sous la protection de Sa Majesté Britannique.

Enfin, ce qui est d'une importance majeure pour la sécurité et la stabilité de nos relations avec la Grande-Bretagne, le traité aura une durée de 8 ans, au moins, sans parler de la tacite reconduction qui pourrait avoir lieu.

J'ai l'honneur de mettre à la disposition de la Chambre :

1° Divers tableaux qui reproduisent le mouvement de la navigation, du commerce et du transit entre la Belgique, l'Angleterre et les colonies britanniques.

La Chambre remarquera avec satisfaction le progrès, très-notable, qui, dans ces dernières années, s'est manifesté dans nos exportations vers l'Angleterre. C'est, en partie, le résultat heureux de l'abaissement du tarif britannique. Les denrées alimentaires y ont surtout participé; elles sont entrées, en 1850, pour près de 16 millions de francs dans nos expéditions vers la Grande-Bretagne. Nul doute que le traité du 27 octobre n'imprime une nouvelle activité à nos relations avec un marché placé, pour ainsi dire, à nos portes. Nos navires, désormais exempts de surtaxes dans les ports anglais, multiplieront leurs voyages et réduiront leur fret. Ils ne seront plus obligés de se borner à transporter des marchandises libres de droits à l'entrée en Angleterre. La navigation anglaise dans nos ports trouvera elle-même de nouvelles facilités et les occasions d'expédition devenant ainsi et plus nombreuses et moins chères, on peut, avec toute confiance, espérer de voir la demande de nos produits en Angleterre prendre un nouvel et rapide élan. Quand je parle de nos produits, je n'ai pas seulement en vue nos matières premières et nos denrées alimentaires, mais encore nos fabricats dont plusieurs spécialités conviennent, comme prix et comme qualité, au marché anglais. En 1850, nous avons vendu à l'Angleterre pour près de 5 millions de francs d'objets fabriqués.

Sur 115,000 tonneaux de marchandises qui ont été expédiées de Belgique en Angleterre en 1850, 26,000 seulement ont été transportés sous pavillon belge, et sur 74,000 tonneaux qui sont venus d'Angleterre en Belgique, la part du pavillon belge a été de 33,000 tonneaux composés, à peu près exclusivement, de sel.

Le transit par la Belgique des marchandises destinées à l'Angleterre a subi, en 1850, une réduction de plus de 4 millions de francs et le transit des marchandises venant de l'Angleterre une réduction de plus de 16 millions de francs. C'est là un indice fort grave d'une situation nouvelle et un fait qui doit donner à réfléchir à ceux qui contestent l'urgente nécessité d'affranchir le transit par la Belgique, autant que possible, de toute entrave.

2° Le texte des traités conclus par l'Angleterre, au commencement de cette année, avec la Sardaigne et les Pays-Bas.

Vous accueillerez avec faveur, je n'en puis douter, Messieurs, un arrangement qui consolide nos bons rapports avec la Grande-Bretagne et qui fait tomber les obstacles qui contrariaient depuis si longtemps le développement de nos relations de commerce et de navigation avec les principaux marchés du monde.

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

C. D'HOEFSCHMIDT.

## PROJET DE LOI.

---

LÉOPOLD, Roi DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter aux Chambres le projet de loi dont la teneur suit :

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

### ARTICLE UNIQUE.

Le traité de commerce et de navigation conclu, le 27 octobre 1851, entre la Belgique et le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le                    jour du mois de  
mil huit cent cinquante et un.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*  
C. D'HOFFSCHEMPT.

---

## TRAITÉ.

---

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

Savoir :

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

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

His Majesty the King of the Belgians and Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland being equally animated by the desire to facilitate and extend the relations of commerce and navigation between their respective Dominions; and being desirous with a view to so beneficial an object, to remove, as far as may be possible at the present moment, the obstacles which impede the commercial relations between the two countries have resolved to conclude a Treaty for that purpose, and have named as their Plenipotentiaries,

That is to say :

His Majesty the King of the Belgians the sieur Sylvain Van de Weyer, His Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to Her Britannic Majesty decorated with the Iron Cross, commander of the Order of Leopold, Grand cross of the Order of Charles III of Spain, of the Order of the Ernestine Branch of Saxony of the Tower and Sword, of St-Maurice and St-Lazarus, commander of the Legion of honour, etc.

And Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, the Right honourable Henry John Viscount Palmerston, Baron Temple, a peer of Ireland, a member of Her Britannic Majesty's Most honourable Privy council, a member of Parliament, Knight Grand Cross of the most honourable Order of the Bath, and Her Britannic Majesty's Principal Secretary of state for Foreign affairs; and the right honourable Henry Labouchère, a member of Her Britannic Majesty's most honourable privy council, a member of Parliament and President of the com-

les affaires de commerce et des colonies;

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

ART. I<sup>er</sup>.

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

ART. II.

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

ART. III.

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

mittee of privy council for affairs of trade and Foreign Plantations.

Who, after having communicated to each other their respective Full Powers. found in good and due form, have agreed upon the following articles :

ART. I.

There shall be reciprocal liberty of commerce between all the Dominions of the two High contracting Parties; and the subjects of each of them shall throughout the whole extent of the Territories of the other, enjoy the same rights, privileges, liberties, favours, immunities, and exemptions in matters of commerce, which are or may be enjoyed by native subjects.

ART. II.

In regard to the Duties depending on the nationality of vessels, it is agreed that goods of every kind, without distinction as to origin imported into Belgium directly from the united Kingdom of Great-Britain and Ireland, its colonies and Possessions, under the British Flag shall enjoy the same exemptions repayments, bounties, or other favours as if imported under the Belgian Flag and shall not pay respectively any other duties, nor be subject to any other formalities than if imported under the Belgian Flag; except in the case which is provided for in article V herein after.

ART. III.

In regard to the duties depending upon the place from whence vessels have come, it is agreed that goods of every kind, without distinction as to origin, imported into Belgium directly from the united Kingdom of great Britain and Ireland, its colonies and Possessions, under the British Flag, shall be admitted at the same rate of duty as if imported under the Belgian Flag from the place or in the manner most privileged under the general Tarif of Belgium,

dans les cas indiqués dans l'art. V ci-après.

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

ART. IV.

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

ART. V.

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

Savoir :

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

Les bois d'ébénisterie et de teinture,

Le riz,

Le sucre,

Le café,

Le tabac,

Le coton,

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

Et pour

Les fruits,

L'huile d'olive,

Le soufre brut,

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

except in regard to the goods and in the cases specified in art. V herein after.

It is understood that the goods to which the present and the preceding article apply must have been actually laden in the Ports of the united Kingdom of Great Britain and Ireland, or of its colonies and possessions.

ART. IV.

Goods of every kind without distinction as to origin, imported into Belgium from elsewhere than the united Kingdom of Great Britain and Ireland, its colonies and Possessions, under the British Flag shall enjoy the same exemptions, bounties, or other favours, as if imported under the Belgian Flag; and shall not be subject to any other formalities, nor pay any other duties than if imported under the Belgian Flag, except in regard to the goods and in the cases specified in article V herein after.

ART. V.

The stipulations of the three preceding articles shall not be applicable tho the goods and in the cases herein after specified,

That is to say :

1° So far as relates to the stipulations of articles III and IV; in regard to

Furniture woods and dyewoods :

Rice,

Sugar,

Coffee,

Tobacco,

Cotton,

Only when the importation shall take place under the Belgian Flag directly from a transatlantic country;

And as regards

Fruits,

Olive oil,

Raw sulphur,

Only when the importation shall take place under the Belgian Flag directly from the place of production;

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

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

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

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

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

#### ART. VI.

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

#### ART. VII.

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

#### ART. VIII.

Les marchandises de toute espèce dont l'importation dans les ports du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ses colonies et possessions, est ou sera

2° So far as relates to the stipulations of articles II, III and IV, in regard to salt.

But with regard to salt his Majesty the King of the Belgians engages :

1° To reduce immediately by two thirds the duty actually levied on raw salt imported from the united Kingdom of Great Britain and Ireland under the British Flag ;

2° To assimilate spring salt imported from the united Kingdom of Great Britain and Ireland into Belgium to raw salt, as regards duty of customs, duty of excise, exemption from excise in case it is destined for manufactories and warehousing. In order to enjoy this advantage, spring salt must be accompanied by a certificate delivered by a Belgian consular agent, proving its origin from an English mineral spring ;

3° To take off the prohibition which applies to the transit through the Belgian Territory of salt imported under the Belgian or the British Flag.

#### ART. VI.

Goods imported from a transatlantic country under the British Flag shall pay the same duties whether they shall have been laden in a transatlantic warehousing port, or in the transatlantic country of production.

#### ART. VII.

The repayment by Belgium of the duty levied by the Government of the Netherlands on the navigation of the Scheldt under the 3<sup>rd</sup> Paragraph of art. IX of the Treaty of the 19<sup>th</sup> April 1839 is guaranteed to British vessels.

#### ART. VIII.

Goods of every Kind the importation of which into the ports of the united Kingdom of Great Britain and Ireland, its colonies and possessions, is or shall be

légalement permise sur des bâtiments britanniques, pourront également y être importées sur des bâtiments belges, sans être assujetties à d'autres ou de plus forts droits, de quelque dénomination que ce soit, que si les mêmes marchandises étaient importées sur des bâtiments nationaux.

ART. IX.

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

ART. X.

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

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

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

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

ART. XI.

Il est expressément entendu que les articles précédents ne sont pas applicables au commerce de cabotage, que chaque partie

legally permitted in British vessels, may likewise be imported in Belgian vessels without being subject to any other or higher duties, of whatever denomination, than if such goods were imported in national vessels.

ART. IX.

In all that regards, exportations, without distinction as to place from whence arriving or as to destination, and in all that regards the bounties, facilities, and drawbacks which the legislation of the two countries has established or may hereafter established, the two High contracting Parties reciprocally insure to each other national treatment.

ART. X.

Articles of every kind arriving from Great Britain, or forwarded to that country, and crossing Belgium by the Railroads of the State, shall be exempt from all transit duty; and the prohibition which in Belgium still applies to the transit of some of those articles is removed.

The only exceptions to this general rule, are in regards to gunpowder and iron; and in regard to the transmission to France of linen thread and tissues and of coal.

It is understood that the senders will have to conform generally and without distinction of nationality, to the regulations which are or may be prescribed by the Belgian administration for the prevention of fraud upon the excise.

Belgian commerce shall enjoy in the United Kingdom of Great Britain and Ireland, with regard to transit, the treatment of the most favoured nation.

ART. XI.

It is expressly understood that the preceding articles are not applicable to the coasting Trade, which each contracting

contractante se réserve à elle-même, et réglera d'après ses propres lois.

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

ART. XII.

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

ART. XIII.

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

ART. XIV.

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

Party reserves to itself and will regulate according to its own laws.

Neither are they applicable to the exemptions from duty nor to the bounties which may be granted in the dominions of the high contracting Parties to national fishery carried on according to the regulations of each country. With this exception the two Flags shall be assimilated in regard to the importation of fish of all kinds.

ART. XII.

No duties of tonnage, harbour, lighthouse, pilotage, quarantine, or other similar or corresponding duties of whatever nature or under whatever denomination, levied for the profit or in the name of the Government public functionaries, *communes*, corporations or establishments of whatever kind, shall be imposed in the Parts of either country upon the vessels of the other country, from whatever Part or Place arriving which shall not be equally imposed in the like cases on national vessels.

ART. XIII.

All vessels which according to the Laws of Belgium are to be deemed Belgian vessels, and all vessels which according to the Laws of great Britain are to be deemed British vessels, shall for the purposes of this Treaty be deemed Belgian vessels and British vessels respectively.

ART. XIV.

In all that regards the stationing, the loading, and unloading of vessels in the ports, bassins, docks, roads-leads, harbours, or rivers of the two countries, no privilege shall be granted to national vessels, which shall not be equally granted to vessels of the other country; the intention of the contracting Parties being that in this respect also, the respective vessels shall be treated on the footing of perfect reciprocity.

## ART. XV.

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

## ART. XVI.

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

## ART. XVII.

Chacune des Hautes Parties contractantes aura le droit de nommer des consuls pour la protection du commerce dans les États ou territoires de l'autre Partie; et

## ART. XV.

The vessels of each of the two countries shall be at liberty either to discharge the whole of their cargo at one of the ports of the Dominions of the other contracting Party or to discharge part of their cargo at one port, and then to proceed with the remainder to other Ports of the said Dominions according as the captain, proprietor, or other person duly authorized to act in the port as agent for the vessel and cargo shall consider advisable.

## ART. XVI.

If any vessel of war or merchant vessel of either of the two countries should be wrecked upon the coast of the other, such vessel, or any parts thereof, and all furniture and appurtenances belonging thereto, as well as all goods and merchandize which shall be saved therefrom or the proceeds thereof, if sold, shall be faithfully restored to the proprietors or to their agents on being claimed by them. In case there should be no such proprietors or agents upon the spot, the said articles and goods; or the proceeds thereof, as well as all the papers found on board of any such vessel shall be delivered to the Belgian or the British consul in whose district the wreck shall have taken place; and such consul, proprietors, or agents shall not be called upon to pay any charge but the expences incurred in the preservation of the property and the rate of salvage which would be equally payable in the like case of a national vessel. The goods and merchandize saved from the wreck shall not be subject to the established duties, unless cleared for consumption.

## ART. XVII.

Each of the high contracting Parties shall have the right to name consuls for the protection of trade in the Dominion and territories of the other Party; and the

les consuls qui seront nommés ainsi, jouiront dans les territoires de chaque Partie de tous les privilèges, exemptions et immunités qui sont ou pourront être accordés dans ces États aux agents du même rang et caractère nommés ou autorisés par le Gouvernement de la nation la plus favorisée.

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

#### ART. XVIII.

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

#### ART. XIX.

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

consuls who may be so appointed shall enjoy within the Territories of each Party all the privileges, exemptions, and immunities which are or may be granted in those territories to agents of the same rank and character appointed by or authorized to act for the Government of the most favoured nation.

Before any consul can act as such, he must, however, in the usual form be approved and admitted by the Government of the country to which he is sent; and each of the two high contracting Parties shall have the right to except from the residence of consuls, any particular places which either of them may judge proper to be excepted.

#### ART. XVIII.

The subjects of either of the two High contracting Parties, residing in the Dominions of the other, shall have the same liberty as natives to manage their own affairs themselves, or to commit them to the management of any other persons, as brokers, factors, agents, or interpreters; they shall not be restrained in their choice and shall not be obliged to pay any salary or remuneration to any person whom they shall not chose to employ in those capacities: buyers and sellers being at perfect liberty to bargain together, and to fix the price of any goods or merchandize imported or destined for exportation; on condition of observing the regulations and the customs-laws of the country.

#### ART. XIX.

The present treaty shall be in force for seven years from the first day of January one thousand eight hundred and fifty-two, and further until the end of twelve months after either of the two contracting Parties shall have given notice to the other of its intention to terminate the same; each of the contracting parties reserving to itself

de faire à l'autre une telle déclaration au bout des sept années susmentionnées, ou à toute date ultérieure.

**ART. XX.**

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

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

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

(L. S.) SYLVAIN VAN DE WEYER.

(L. S.) PALMERSTON.

(L. S.) HENRY LABOUCHÈRE.

the right of giving such notice to the other at the end of the said term of seven years, or at any subsequent time.

**ART. XX.**

The present treaty shall be ratified, and the ratifications shall be exchanged at London before the first day of January one thousand eight hundred and Fifty Two.

In witness whereof the respective Plenipotentiaries have signed the same, and have affixed there to seals of their arms.

Done at London the twenty seventh day of October, in the year of our Lord one thousand eight Hundred and Fifty one.

(L. S.) SYLVAIN VAN DE WEYER.

(L. S.) PALMERSTON.

(L. S.) HENRY LABOUCHÈRE.

**Article additionnel.**

Les Iles Ioniennes se trouvant sous la protection de Sa Majesté Britannique, les sujets et les navires de ces Iles jouiront, dans les États de Sa Majesté le Roi des Belges, de tous les avantages qui sont accordés aux sujets et aux navires de la Grande-Bretagne par le traité de commerce et de navigation conclu en date d'aujourd'hui entre Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, aussitôt que le Gouvernement des Iles Ioniennes sera convenu d'accorder aux sujets et aux navires de Sa Majesté le Roi des Belges les mêmes avantages qu'il accorde dans ces Iles aux sujets et aux navires de Sa Majesté Britannique; bien entendu toutefois, que pour prévenir des abus, tout navire ionien qui sera dans le cas de réclamer les bienfaits de ce traité sera muni d'une patente signée par le Lord Haut Commissaire de Sa Majesté Britannique, ou par celui qui le représente.

**Additional article.**

The Ionian Islands being under the protection of Her Britannic Majesty the subjects and vessels of those Islands shall enjoy, in the Dominions of His Majesty the King of the Belgians, all the advantages which are granted to the subjects and vessels of Great Britain by the Treaty of commerce and navigation signed this day between His Majesty the King of the Belgians and Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, as soon as the Government of the Ionian Islands shall have agreed to grant to the subjects and vessels of His Majesty the King of the Belgians the same advantages which are granted in those Islands to the subjects and vessels of Her Britannic Majesty; it being understood that in order to prevent abuses, every Ionian vessel claiming the benefits of that Treaty shall be furnished with a Patent signed by the Lord High Commissionnar of Her Britannick Majesty, or by his representative.

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

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

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

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

(L. S.) SYLVAIN VAN DE WEYER.

(L. S.) PALMERSTON.

(L. S.) HENRY LABOUCHÈRE.

The present additional Article shall have the same force and effect as if it had been inserted word for word, in the Treaty of commerce and navigation signed this day.

It shall be ratified, and the ratifications shall be exchanged at the same time as the ratifications of the Treaty.

In witness where of the respective Plenipotentiaries have signed the same, and have affixed there to the seals of their arms.

Done at London, the twenty seventh day of october, in the year of our Lord one thousand eight hundred and fifty one.

(L. S.) SYLVAIN VAN DE WEYER.

(L. S.) PALMERSTON.

(L. S.) HENRY LABOUCHÈRE.

# ANNEXES.

---

## ANNEXE A.

---

### *Rapport du consul de Belgique, à Liverpool.*

Liverpool, le 30 novembre 1850.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Je vous remets un *memorandum* au sujet des taxes à payer dans ce pays pour les phares, pilotages, etc., avec indication des pavillons favorisés et des pavillons non favorisés.

#### I.

Liste des pavillons assimilés au pavillon anglais, tant à l'entrée qu'à la sortie, pour les droits de phare et de pilotage :

Les États-Unis,  
L'Autriche,  
Brême,  
Le Danemarck,  
La Hanovre,  
La Hollande,  
Hambourg.

#### II.

Pavillons assimilés pourvu qu'ils arrivent de leurs pays respectifs, ou, s'ils arrivent d'ailleurs, qu'ils soient sur lest :

La France,  
Le Portugal,  
La Turquie,  
La Sardaigne (¹).

#### III.

Navires assimilés pour autant qu'ils aient au delà de 120 tonneaux de

---

(¹) La Sardaigne a récemment conclu un traité de réciprocité avec l'Angleterre.

jauge, qu'ils arrivent de leurs pays et qu'ils s'y rendent. ou, s'ils arrivent d'ailleurs, qu'ils soient sur lest :

Les Provinces-Unies de Rio de la Plata ,  
Les États de Colombia ,  
Le Mexique.

## IV.

Navires qui ne sont assimilés au pavillon anglais que pour autant qu'ils arrivent directement de leurs pays respectifs :

Aldenbourg ,  
Deux-Siciles.

## V.

Pavillons exclus des privilèges qu'ont les navires anglais :

La Belgique ,  
États italiens ,  
L'Espagne ,  
Iles Ioniennes.

## VI.

Pilotage des navires anglais et des navires assimilés :

Par pied tirant d'eau : à l'entrée. . . .	9 d.
Id. . . . . à la sortie . . . .	4 d.

Pilotages des navires non assimilés :

Par pied tirant d'eau : à l'entrée. . . .	12 d.
Id. . . . . à la sortie . . . .	7 d.

## VII.

Phares pour navires anglais et navires assimilés :

Phares anglais . . . .	8 d.	par tonneau.
Id. Handais. . . .	2	id.
Id. Ramsgate . . . .	2	id.
Id. Dover . . . .	1 1/2	id.
	<hr/>	
Entrée. . . .	15 1/2	id.
Sortie. . . .	15 1/2	id.

Phares pour navires non assimilés :

Phares anglais . . . .	16 d.	par tonneau.
Id. Handais. . . .	4	id.
Id. Ramsgate . . . .	2	id.
Id. Dover . . . .	1 1/2	id.
	<hr/>	
Entrée. . . .	23 1/2	id.
Sortie . . . .	23 1/2	id.

Ces explications s'appliquent à Liverpool. Les autres ports diffèrent d'après les distances, mais tous les ports font les mêmes distinctions et gardent la même proportion dans les différences entre les navires assimilés et ceux qui ne le sont pas.

Recevez, etc.

*Le consul de Belgique à Liverpool,*

E. MEUGENS.

---

ANNEXE B.

---

*Rapport du consul de Belgique, à Hull.*

Hull, le 28 novembre 1851.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Tous les navires étrangers, sans distinction, étaient précédemment obligés de payer des taxes différentielles,

1° A la corporation de la ville, en vertu d'anciennes chartes concédées par la couronne depuis des siècles, et établissant, sur les navires étrangers, des droits d'ancrage, de lest, etc. ;

2° Au Trinity House, en vertu d'anciennes chartes,

Un droit fixe de liv. st. 1. 2. 8, nommé droit d'entrée ;

Id. de liv. st. 6. 15. 4, id. de sortie,

et une sorte de taxe (sliding seale) pour bouées ;

3° A la Compagnie des Docks, en vertu d'un privilège accordé par le parlement, un droit double de celui que payent les navires britanniques pour l'usage des Docks.

Mais, depuis l'adoption de l'acte de réciprocité, les navires de divers pays étrangers ne payent pas davantage que les navires anglais. Toutefois, le Gouvernement britannique indemnise ces corporations de toute perte en leur payant annuellement ces taxes différentielles.

Les États suivants qui ont adhéré à l'acte de réciprocité, simplement, ou par des traités de commerce spéciaux et qui ont consenti à admettre les navires anglais ou les marchandises importées par navires anglais, sur le même pied que leurs propres navires et leurs cargaisons, ne payent pas de droits différentiels dans ce port. Ces États sont :

L'Amérique, l'Autriche, la Colombie, le Danemarck, la France, Francfort, l'Union allemande, la Grèce, le Hanovre, les Villes Anséatiques, le Mecklenbourg-Schwerin et Strelitz, le Mexique, les Pays-Bas, la Norvège, l'Oldenbourg, la Turquie y compris l'Égypte, le Pérou, le Portugal, la Prusse, la Russie, la Sardaigne, les Deux-Siciles, l'Espagne, la Suède, la Toscane, les Provinces-Unies de Rio de la Plata, l'Uruguay et Venezuela.

Votre Excellence verra par cette liste que la Belgique étant l'un des rares pays de l'Europe qui n'ont pas conclu de traité de réciprocité avec la Grande-Bretagne, il en résulte que ses navires payent, lorsqu'ils entrent dans ce port, 50 p. % de plus que ne payent les navires britanniques.

En relation, comme je le suis, avec la Belgique et spécialement avec Anvers, depuis 20 ans, j'espère que Votre Excellence, ainsi que ses collègues, ont l'intention d'adopter un tarif plus libéral de douanes, et spécialement en ce qui concerne les droits de port d'Anvers, afin d'empêcher que le commerce de transit ne se dirige pas davantage, comme cela a lieu, vers la Hollande.

Je prie Votre Excellence d'excuser ma liberté et d'agréer, etc., etc.

*Le consul de Belgique à Hull,*

J. FOSTER.

---

ANNEXE C.

*Texte et traduction de l'ordre en conseil, du 30 janvier 1826.*

---

**Texte anglais.**

At the Court at Windsor, 30<sup>th</sup> January 1826.

*Present,*

THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY, in Council.

Whereas by a certain Act of Parliament, made and passed in the 6<sup>th</sup> year of the reign of His present Majesty (Cap. III) intituled :

“ An act for granting Duties of Customs ” it is among other things enacted ” That it shall be lawful for His Majesty, by and with the advice of His Privy Council, from time to time, to order and direct, that there shall be levied and collected any, additional duty not exceeding one fifth of the amount of any existing duty, upon all or any goods when imported in the Ships of any Country which shall levy higher or other duties upon goods when imported in British ships than when imported in the national ships of such Country.

And whereas higher and other duties are levied in the ports of the United Netherlands on certain goods, when imported in British ships, than when imported in Netherland ships.

His Majesty does therefore, under the authority of the above recited Act, by and with the advice of His Privy Council, order, that upon all goods imported into the United Kingdom in Netherland ships, from and after the date of this order, the shall be levied and collected, in addition to the existing duties otherwise payable upon the importation of such goods a further duty, amounting to one fifth part of such existing duties.

And the Right Honorable the Lords Commissioners of His Majesty's Treasury are to give the necessary directions herein accordingly.

(Signed) JA<sup>s</sup> BULLER.

---

**Traduction.**

En Cour tenue à Windsor, le 30 janvier 1826.

*Présent,*

SA TRÈS-EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI, en Conseil,

Considérant qu'un acte du Parlement rédigé et adopté pendant la 6<sup>e</sup> année du règne de Sa Majesté le Roi actuel (chap. III) et intitulé :

« Un acte établissant des droits de douane. »

Décrète entre autres dispositions que S. M. le Roi aura la faculté, avec et suivant l'avis de son conseil privé, de mander et ordonner ultérieurement qu'il soit établi et perçu un droit additionnel ne dépassant pas un cinquième du droit existant sur toutes marchandises et tous articles importés à bord des navires de tout pays qui frappera les articles ou marchandises dont l'importation a lieu par navires anglais, de droits autres ou plus élevés que lorsqu'ils sont importés par navires nationaux du dit pays ;

Considérant en outre, que, dans les ports des Pays-Bas unis, des droits autres ou plus élevés sont perçus sur certaines marchandises lorsqu'elles sont importées par navires anglais, que si l'importation avait lieu par navires néerlandais ;

En conséquence, en vertu de l'acte ci-dessus rappelé, avec et suivant l'avis de son conseil privé, S. M. le Roi ordonne qu'en outre des droits actuellement existants et payables sur l'importation des dites marchandises, il sera établi et perçu, à compter de et après la date du présent ordre, sur toutes les marchandises importées dans le Royaume-Uni par navires des Pays-Bas, un droit additionnel s'élevant au cinquième des dits droits actuellement existants.

Les Très-Honorables Lords commissaires de la trésorerie de Sa Majesté auront à donner les ordres nécessaires en conséquence.

(Signé) BULLER.

## ANNEXE D.

*Principales dispositions de l'acte du parlement britannique du 26 juin 1849,  
qui modifie les lois pour l'encouragement de la navigation anglaise.*

II. Ni marchandises ni passagers ne pourront être transportés par voie des côtes d'une partie du Royaume-Uni vers une autre partie dudit royaume, ni du Royaume-Uni vers l'île de Man, ni de l'île de Man vers le Royaume-Uni, si ce n'est par navires britanniques.

III. Ni marchandises ni passagers ne pourront être importés dans le Royaume-Uni de l'une des îles de Guernsey, de Jersey, d'Alderney ou de Sark, ni être exportés du Royaume-Uni vers l'une desdites îles, ni être transportés de l'une des îles de Guernsey, de Jersey, d'Alderney, de Sark ou de Man, vers l'une ou l'autre desdites îles, ni d'une partie de l'une de ces îles vers une autre partie de la même île, si ce n'est par navires britanniques.

IV. Ni marchandises ni passagers ne pourront être transportés d'une partie quelconque d'une des possessions britanniques en Asie, en Afrique ou en Amérique, vers une autre partie des mêmes possessions, si ce n'est par navires britanniques.

V. A moins, toutefois, que la législature ou l'autorité législative compétente de l'une de ces possessions britanniques ne présente une adresse à Sa Majesté, pour la prier d'autoriser le transport des marchandises ou passagers d'une partie de ces possessions vers une autre partie par d'autres navires que des navires britanniques; ou, à moins encore que les législatures de deux (ou plus) desdites possessions (lesquelles, en vue du présent acte, Sa Majesté, en conseil, déclarera possessions voisines) ne présentent des adresses, ou une adresse collective, à Sa Majesté, pour la prier de placer le commerce existant entre lesdites possessions sur le pied du commerce côtier, ou de le régler autrement, en ce qui concerne les navires par lesquels se fait ce commerce. Dans ce cas, Sa Majesté pourra, par ordre rendu à cet effet en conseil, autoriser le transport des marchandises ou des passagers, ou bien régler le commerce entre les possessions voisines à telles conditions qu'elle jugera convenable.

VI. En ce qui concerne le commerce côtier de l'Inde, le gouverneur général de l'Inde, en conseil, pourra légalement faire tous réglemens pour autoriser ou permettre le transport des marchandises ou passagers d'une partie des possessions de la compagnie de l'Inde orientale vers une autre partie, par d'autres navires que les navires britanniques et les assujettir à tels réglemens qu'il jugera nécessaires; et ces réglemens auront la même force et le même effet que toute loi ou règlement que ledit gouverneur général en conseil est, actuellement, ou pourra être ultérieurement autorisé à faire; ils seront sujets à désapprobation ou rappel comme tous autres lois ou réglemens rendus par ledit gouverneur général en conseil, et seront transmis en Angleterre et soumis aux deux Chambres du parlement de la même manière que les autres lois ou

réglements que le gouverneur général en conseil a, ou aura ultérieurement, le pouvoir de faire.

VII. Aucun navire ne sera reconnu comme navire britannique, à moins d'être dûment inscrit et de naviguer comme tel. Tout navire britannique inscrit (aussi longtemps que l'inscription dudit navire sera en vigueur ou que le certificat de cette inscription sera retenu pour l'usage de ce navire) sera conduit pendant la durée du voyage (soit avec chargement, soit sur lest) dans chaque partie du monde, par un capitaine, sujet britannique, et par un équipage dont les trois quarts seront des marins britanniques. Si ledit navire est employé à un voyage côtier de l'un des points du Royaume-Uni vers un autre point du même royaume, ou à un voyage entre le Royaume-Uni et les îles de Guernsey, de Jersey, d'Alderney, de Sark ou de Man, ou de l'une desdites îles vers une autre d'entre elles ; ou de l'un des points de chacune d'elles vers un autre point de la même île, ou employé à la pêche sur les côtes du Royaume-Uni ou de l'une desdites îles, alors l'équipage entier sera composé de marins britanniques. Si la proportion légale de marins britanniques ne peut être obtenue dans un port étranger ou dans l'une des places comprises dans les limites de la charte de la compagnie de l'Inde orientale, pour faire naviguer un navire britannique, ou, si cette proportion est détruite pendant le voyage par une circonstance inévitable et que le maître du navire fournisse la preuve de la vérité du fait à la satisfaction du collecteur et du contrôleur de la douane en un port britannique quelconque ou à toute autre personne autorisée dans toute autre partie du monde à surveiller la navigation d'un tel navire, celui-ci sera jugé naviguer légalement. Lorsqu'un navire britannique (à l'exception de ceux qui sont tenus d'être conduits par un équipage entièrement composé de marins britanniques) sera conduit par un marin britannique pour chaque vingtaine de tonneaux de jauge dudit navire, ce navire sera jugé naviguer légalement quoique le nombre d'autres marins excède le quart de l'équipage.

VIII. Aucun individu ne sera reconnu comme marin britannique ni en droit d'être chef ou patron d'un navire britannique, s'il n'est compris dans l'une des classes suivantes, savoir : Ceux qui sont nés sujets de Sa Majesté. Les personnes naturalisées par ou en vertu d'un acte du Parlement, par ou en vertu d'un acte ou d'une ordonnance de la Législature ou de l'autorité législative compétente de l'une des possessions britanniques, ou naturalisées par lettres de naturalisation. Les individus devenus sujets britanniques en vertu de conquête ou d'une nouvelle acquisition d'un pays et qui ont prêté serment de fidélité à Sa Majesté, ou le serment requis par le traité ou capitulation en vertu duquel le pays nouvellement acquis a été mis en possession de Sa Majesté. Les navigateurs asiatiques, ou lascars, natifs de l'un des territoires, pays, îles ou places compris dans les limites de la charte de la Compagnie de l'Inde et sous le Gouvernement de Sa Majesté ou de ladite Compagnie, et les personnes qui ont servi à bord d'un navire de guerre de Sa Majesté pendant l'espace de trois ans.

IX. Si Sa Majesté venait à déclarer, par une proclamation royale, que la proportion de marins britanniques nécessaire pour la navigation légale d'un navire britannique peut être moindre que la proportion requise par le présent

acte, chaque navire ayant la proportion de marins britanniques requise par la susdite proclamation, sera reconnu navigateur légalement aussi longtemps que cette proclamation demeurera en vigueur.

X. Dans le cas où Sa Majesté aura reconnu que les navires britanniques sont soumis en pays étrangers à des prohibitions ou restrictions quelconques, en ce qui concerne leurs voyages ou les articles qu'ils importent dans ces pays ou qu'ils en exportent, Sa Majesté pourra légalement (si elle le juge convenable), par ordre rendu en conseil, imposer les mêmes prohibitions ou restrictions aux navires de ces pays, tant pour les voyages dans lesquels ils peuvent être engagés que pour les articles qu'ils pourraient importer *dans* ou exporter *de* l'une des parties du Royaume-Uni ou de toutes possessions britanniques, comme aussi de placer, autant que possible, dans les ports britanniques, les navires de ces pays sur le même pied que les navires britanniques sont placés dans les ports desdits pays.

XI. Dans le cas où il semblera à Sa Majesté que les navires britanniques sont, soit directement soit indirectement, soumis dans un pays étranger à des droits ou charges quelconques dont sont exempts les navires nationaux de ce pays, ou que certains droits sont imposés sur les articles importés ou exportés par navires britanniques et ne sont pas également imposés sur les mêmes articles importés ou exportés par navires nationaux, ou bien qu'une préférence quelconque est accordée, soit directement, soit indirectement, aux navires nationaux sur les navires britanniques, ou aux articles importés ou exportés par navires nationaux sur les mêmes articles importés ou exportés par navires anglais, ou que le commerce et la navigation britanniques ne sont pas placés par ces pays sur un pied aussi avantageux que le commerce et la navigation de la nation la plus favorisée; dans ce cas, et dans tout cas semblable, Sa Majesté pourra légalement (si elle le juge convenable), par ordre rendu en conseil, imposer tels droits de tonnage ou autres sur les navires de cette nation à leur entrée ou à leur sortie, tant des ports du Royaume-Uni que de ceux des possessions britanniques, ou imposer tels droits sur les marchandises ou sur certaines classes de marchandises importées ou exportées par navires de cette nation, que Sa Majesté pourra trouver juste pour contre-balancer le désavantage auquel le commerce et la navigation britanniques seraient sujets.

XII. Sa Majesté pourra, si elle le juge convenable, spécifier, dans chaque ordre rendu par elle, les navires qui doivent être considérés comme navires du pays, ou des pays auxquels ledit ordre s'appliquera, et tous navires répondant à la désignation contenue dans ledit ordre seront considérés comme navires du pays, ou des pays, auxquels cet ordre se rapportera.

XIII. Sa Majesté pourra légalement révoquer tout ordre, ou tous ordres rendus en vertu du présent acte.

XIV. Chacun desdits ordres en conseil sera, quatorze jours après son adoption, publié deux fois dans la *Gazette de Londres*. Une copie en sera déposée dans les deux chambres du parlement six semaines après l'adoption, si le parlement est assemblé, et s'il ne l'est pas, six semaines après le commencement de la session la plus prochaine

XV. Si des marchandises quelconques sont importées, exportées ou transportées par cabotage, contrairement au présent acte, ces marchandises seront confisquées, et le maître du navire dans lequel elles auront été importées, exportées ou transportées par cabotage, payera une amende de cent livres, à moins qu'une autre pénalité ne soit spécialement imposée par le présent acte.

XVI. Toutes pénalités et confiscations, encourues en vertu du présent acte, seront poursuivies, le recouvrement en sera fait, et il en sera disposé, ou bien elles seront adoucies ou remises de la même manière et par la même autorité que toute autre pénalité ou confiscation peut être poursuivie, perçue et employée, ou peut être adoucie ou remise en vertu de l'acte passé dans la session du parlement tenu dans les huitième et neuvième année du règne de Sa Majesté et intitulé : « Acte pour la répression de la fraude. » Les frais des poursuites faites en vertu du présent acte seront pris sur les droits consolidés de douane.

XVII. Tous sujets nés Anglais, et toutes personnes naturalisées par lettres de naturalisation, et toutes personnes naturalisées en vertu d'un acte du parlement ou par un acte ou ordonnance de la législature ou de l'autorité législative compétente de l'une des possessions britanniques en Asie, en Afrique ou en Amérique, et toutes personnes autorisées par ou en vertu d'un tel acte ou d'une telle ordonnance à prendre part à la navigation britannique, sera, en prêtant serment de fidélité à Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, reconnu comme légalement propriétaire ou copropriétaire de navires britanniques inscrits.

XX. Quoique l'acte précité, relatif à l'enregistrement des navires, eût décrété la saisie de toute navire qui, sans être enregistré, userait des privilèges d'un navire britannique, cependant toutes embarcations ou navires non enregistrés, d'un tonnage inférieur à 15 tonneaux, montés par des équipages entièrement composés d'Anglais, et appartenant à des sujets anglais, seront admis comme navires britanniques pour la navigation des rivières et des côtes du Royaume-Uni, ou des possessions britanniques, lorsqu'ils ne traverseront la mer que dans les limites du gouvernement colonial dans lequel les armateurs et les équipages résideront respectivement.

Toutes barques ou navires, lorsqu'ils appartiendront à des sujets britanniques, que l'équipage sera composé de sujets britanniques, qu'ils n'excéderont pas une capacité de 30 tonneaux, qu'ils ne seront pas entièrement pontés et qu'ils seront seulement employés à la pêche sur des bancs de Terre-Neuve et les points adjacents, ou sur les côtes des provinces du Canada, de la Nouvelle-Écosse ou du Nouveau-Brunswick adjacentes au golfe de Saint-Laurent ou au nord du cap Canse, ou qui feront le commerce de cabotage dans les dites limites, seront admis comme barques ou navires britanniques, quoique non enregistrés, aussi longtemps que ces barques ou navires seront ainsi employés.

XXI. Le présent acte sera mis en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1850.

## ANNEXE E.

*Importation en Belgique des bois de construction sciés et non sciés.*

## Quantités.

ANNÉES.	MARCHANDISES ENTRÉES.		MODE DE TRANSPORT (a).			Observations.
	COMMERCE GÉNÉRAL.	COMMERCE SPÉCIAL.	PAR TERRE, rivières ET CANAUX.	PAR MER.		
				Navires BELGES.	Navires ÉTRANGERS.	
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux	Tonneaux.	
1845	55,413	50,808	4,539	215	50,659	(a) Bois entrés en commerce général.
1846	42,644	42,269	2,841	82	39,721	
1847	70,376	64,690	6,075	456	63,845	
1848	17,418	18,720	2,638	17	14,793	
1849	50,302	49,315	4,322	213	45,767	
1850	44,613	43,405	4,255	332	40,028	
Moyenne des 6 années.	46,794	44,881	4,106	219	42,469	

ANNEXE F.

*Importation en Belgique des marchandises comprises dans la loi des droits différentiels, à l'exception des bois de construction. — Commerce spécial. — Quantités.*

*Importation en Belgique des marchandises comprises dans la loi des droits*

MARCHANDISES.	1845.	1846.	1847.
<b>Première catégorie.</b>			
Bois d'ébénisterie. . . . .	Tonn. 944	Tonn. 1,398	Tonn. 1,128
Id. de teinture. . . . .	2,187	2,578	1,648
Café . . . . .	10,545	13,936	19,584
Coton en laine . . . . .	8,691	6,153	7,618
Fruits. — Total. . . . .	2,522	2,692	2,945
Huile d'olive . . . . .	171	350	290
Riz. . . . .	9,331	11,737	13,173
Soufre brut . . . . .	595	1,535	1,077
Sucres bruts de canne . . . . .	10,011	15,274	16,155
Tabacs en feuilles et en rouleaux, côtes et cigares (a) . . .	3,250	4,803	4,470
Total de la première catégorie. . . . .	54,247	60,458	68,088
<b>Deuxième catégorie.</b>			
Baleine (fanons de). . . . .	Tonn. 15	Tonn. 21	Tonn. 11
Rhum, arack, eau-de-vie (b). . . . .	26	87	127
Genièvre et liqueurs de toute espèce . . . . .	128	22	23
Cacao . . . . .	18	88	131
Cachou et terra japonica . . . . .	71	52	71
Cannelle de Chine et cassia lignea . . . . .	37	42	45
Id. de Ceylan . . . . .			
Cendres gravelées . . . . .	3,177	2,610	2,552
Chanvre en masse, etc. . . . .	858	1,007	1,048
Crins. . . . .	67	80	106
Cornes et bouts de cornes (c). . . . .	28	34	43
Cuir et peaux : verts, salés ou non . . . . .	903	538	319
Id. secs, salés ou non . . . . .	1,097	829	1,319
Id. rognures. . . . .	143	142	124

*différentiels, à l'exception des bois de construction. — Commerce spécial. — Quantités.*

1848.	1849.	1850.	MOYENNE DES SIX ANNÉES.	Observations.
Tonn. 688	Tonn. 1,273	Tonn. 1,328	Tonn. 1,126	
4,138	2,670	2,835	2,681	
21,953	18,559	16,588	17,860	
8,240	13,255	10,200	9,026	
3,230	2,778	2,892	2,318	
314	425	432	332	
14,616	3,605	6,152	9,769	
1,111	1,570	1,536	1,237	
18,487	18,809	25,072	17,300	
4,882	5,219	3,295	4,320	(a) Tabacs d'Europe et Varinas exceptés.
77,659	68,163	70,328	68,490	
Tonn. 15	Tonn. 11	Tonn. 20	Tonn. 15	
128	179	166	122	(b) En 1845, l'eau-de-vie n'est pas comprise dans le chiffre indiqué. Cet article est reporté au suivant (genièvre et liqueurs).
26	28	26	42	
243	327	95	150	
47	44	71	59	
43	44	63	46	
2,731	2,614	2,735	2,735	
549	1,210	676	890	
53	102	143	92	
47	38	45	39	(c) Calculés à raison de 70 centimes le kilogramme, d'après l'évaluation officielle.
601	1,659	1,692	952	
1,161	968	1,131	1,084	
47	112	110	113	

MARCHANDISES.	1845.	1846.	1847.
Cuivre : minéral . . . . .	Tonn. 2	"	"
Épiceries, macis, noix muscades, etc. (a) . . . . .	Fr. 66,000	Fr. 162,000	Fr. 92,000
Étain brut . . . . .	Tonn. 108	Tonn. 66	Tonn. 63
Gingembre sec et confit . . . . .	3	2	3
Goudron . . . . .	1,199	1,615	1,100
Graines oléagineuses, de navettes, de colza, de chanvre, de lin et autres . . . . .	1,017	442	507
Grains, fèves et vesces (b). . . . .	4,657	8,114	3,638
Id. gruau et orge perlé . . . . .	383	300	242
Graisses, snif, dégras, saindoux. . . . .	206	529	446
Huile de palme, de coco, etc. . . . .	159	97	77
Id. de poisson, de baleine, etc. . . . .	40	9	10
Id. de foie. . . . .	191	266	187
Miel . . . . .	65	224	174
Pierres : marbres bruts. . . . .	"	"	"
Id. sculptés. . . . .	"	"	"
Plomb brut, en saumons et vieux plomb. . . . .	2,376	2,021	1,789
Poissons : stockvisch . . . . .	778	956	1,057
Id. harengs en saumure et au sel sec. . . . .	483	637	441
Id. harengs frais, secs, fumés, braillés et plies sèches (c). . . . .	Fr. 170,000	Fr. 124,000	Fr. 239,000
Id. huîtres et homards. . . . .	191,000,	252,000	262,000
Poivre et piment . . . . .	Tonn. 50	Tonn. 67	Tonn. 19
Quercitron . . . . .	68	6	34
Résines brutes, non spécialement tarifées . . . . .	563	1,293	1,853
Rotins, joncs, roseaux, bambous . . . . .	67	49	68
Salpêtre brut et raffiné . . . . .	779	818	423
Savons durs . . . . .	351	133	245
Sumac . . . . .	322	165	208
Total pour les marchandises de la 2 <sup>e</sup> catégorie . .	20,433	23,371	18,505
Id. 1 <sup>re</sup> catégorie. . . . .	54,247	60,458	68,088
TOTAL GÉNÉRAL . . . . . tonneaux.	74,680	83,829	86,593

1848.	1849.	1850.	MOYENNE DES SIX ANNÉES	Observations.
"	"	"	"	
Fr. 226,000	Fr. 187,000	Fr. 77,000	Fr. 127,000	(a) Cet article n'a pu être évalué en tonneaux.
Tonn. 99	Tonn. 127	Tonn. 180	Tonn. 102	
2	2	4	2	
1,333	961	1,233	1,240	
535	516	633	608	
3,296	2,417	4,425	4,424	(b) Les droits différentiels ont été abolis sur ces articles par la loi sur les denrées alimentaires.
178	97	108	218	
433	435	492	422	
84	104	79	100	
6	5	6	12	
184	223	233	214	
201	287	206	193	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
388	1,154	870	1,433	
1,319	1,127	893	1,025	
479	551	582	529	
Fr. 189,000	Fr. 204,000	Fr. 216,000	Fr. 192,000	(c) L'évaluation n'a pu être faite en tonneaux faute de données suffisantes.
195,000	175,000	209,000	214,000	Id.
Tonn. 148	Tonn. 193	Tonn. 113	Tonn. 98	
36	44	85	45	
2,217	984	1,467	1,396	
147	148	13	82	
707	879	734	723	
265	315	300	268	
342	439	160	272	
18,090	18,342	19,789	19,755	
77,659	68,163	70,328	66,490	
95,749	86,505	90,117	86,245	

## ANNEXE G.

## Exportations de Belgique vers l'Angleterre. — Quantités et valeurs.

## Commerce spécial.

(Valeurs exprimées en millions et milliers de francs.)

MARCHANDISES.	1850.				
	UNITÉS.	VALEURS permanentes.	VALEURS variables.	UNITÉS.	QUANTITÉS.
Matières premières.	Milliers de francs.	0.140	0.140	Francs.	•
	•	0.069	0.069	Francs.	•
	•	0.004	0.005	Tonn.	42
	•	0.064	0.064	Francs.	•
	•	0.077	0.089	Kilogr.	427,732
	•	0.062	0.062	Tonn.	4,436
	•	4.487	4.454	Têtes.	3,297
	•	0.296	0.287	Kilogr.	473,873
	•	0.094	0.070	Kilogr.	22,425
	•	0.052	0.037	Kilogr.	10,428
	•	•	•	Kilogr.	•
	•	4.009	4.009	Kilogr.	9,475,527
	•	0.002	0.001	Kilogr.	1,904
	•	0.025	0.018	Kilogr.	4,532
	•	0.435	0.408	Kilogr.	8,968
	•	0.005	0.006	Kilogr.	5,415
	•	•	•	Kilogr.	79
	•	0.055	0.091	Kilogr.	90,916
	•	0.009	0.009	Kilogr.	9,223
	•	0.209	0.209	Kilogr.	208,987
	•	4.458	4.071	Hectol.	44,479
	•	0.429	0.429	Kilogr.	107,178
	•	8.728	8.499	Kilogr.	6,289,637
	•	0.017	0.014	Kilogr.	63,969
	•	•	•	Francs.	•
	•	0.008	0.005	Pièces.	459,592
	•	0.068	0.068	Francs.	•
	•	•	•	Kilogr.	275
•	0.076	0.086	Divers.	•	
•	0.015	0.017	Kilogr.	344	
•	0.009	0.018	Kilogr.	85,856	
•	3.352	4.935	Kilogr.	2,940,693	

## ANNEXE G. — ( Suite. )

MARCHANDISES.		1850.				
		UNITÉS.	VALEURS permanentes.	VALEURS variables.	UNITÉS.	QUANTITÉS.
Denrées.	Bestiaux . . . . .	Milliers de francs.	0.691	0.802	Têtes.	45,531
	Beurre frais et salé . . . . .	"	4.374	4.623	Kilogr.	4,081,986
	Fruits : prunes et pruneaux . . . . .	"	0.959	0.050	Kilogr.	844,168
	Id. non spécialement tarifés, citrons, etc. . . . .	"	3.358	3.358	Francs.	"
	Graines oléagineuses . . . . .	"	0.016	0.014	Hectol.	638
	Grains : froment . . . . .	"	4.254	5.850	Kilogr.	26,590,040
	Id. farines, pain, biscuit, etc. . . . .	"	0.033	0.040	Kilogr.	33,422
	Id. Autres articles . . . . .	"	0.484	0.226	Kilogr.	1,169,420
	Id. total . . . . .	"	4.774	6.086	Kilogr.	27,792,882
	Légumes verts et secs non spécialement tarifés. . . . .	"	0.525	0.525	Francs.	"
	OEufs. . . . .	"	0.455	0.455	Francs.	"
	Pommes de terre . . . . .	"	4.897	0.949	Hectol.	237,155
	Sel raffiné . . . . .	"	0.107	0.020	Kilogr.	279,000
	Sucres raffinés . . . . .	"	1.491	0.870	Kilogr.	1,212,907
	Viandes . . . . .	"	0.936	0.936	Kilogr.	935,810
	Vins et boissons distillées . . . . .	"	0.112	0.178	Hectol.	3,407
	Objets fabriqués.	Bois; ouvrages . . . . .	"	0.016	0.016	Francs.
Brosserie. . . . .		"	0.029	0.029	Francs.	"
Cuir et peaux; ouvrages . . . . .		"	0.109	0.109	Francs.	"
Cuivre ouvré . . . . .		"	0.010	0.010	Francs.	"
Fer : clous, ouvrages de fer battu et coulé et ancrés. . . . .		"	0.496	0.373	Kilogr.	833,037
Habilllements et modes . . . . .		"	0.144	0.144	Francs.	"
Horlogerie . . . . .		"	0.002	0.002	Francs.	"
Instruments de musique. . . . .		"	0.018	0.018	Francs.	"
Livres . . . . .		"	0.368	0.168	Kilogr.	57,834
Machines et mécaniques . . . . .		"	0.077	0.051	Kilogr.	34,555
Mercerie. . . . .		"	0.090	0.090	Francs.	"
Meubles . . . . .		"	0.053	0.053	Francs.	"
Munitions de guerre : armes portatives . . . . .		"	0.017	0.017	Francs.	"
Papier . . . . .		"	0.230	0.230	Francs.	"
Tabacs fabriqués . . . . .		"	0.244	0.463	Kilogr.	20,353
Tableaux. . . . .		"	0.400	0.400	Francs.	"
Tapis et tapisseries . . . . .		"	0.017	0.017	Kilogr.	1,674
Tissus de coton. . . . .	"	0.465	0.440	Kilogr.	22,480	
Id. dentelles et tulles . . . . .	"	0.436	0.456	Francs.	"	

## ANNEXE G. — (Suite.)

MARCHANDISES.		1850.				
		UNITÉS.	VALEURS permanentes.	VALEURS variables.	UNITÉS.	QUANTITÉS.
Objets fabriqués (suite).	Tissus de laine : draps . . . . .	Milliers de francs.	4.489	4.218	Kilogr.	67,682
	Id. id. autres . . . . .	»	0.044	0.007	Kilogr.	494
	Id. id. total. . . . .	»	4.500	4.225	Kilogr.	68,176
	Id. de lin et de chanvre . . . . .	»	0.444	0.068	Kilogr.	15,969
	Id. de soie . . . . .	»	0.002	0.002	Kilogr.	20
	Verreries et cristalleries . . . . .	»	2.550	0.750	Kilogr.	4,991,832
Autres articles . . . . .		»	0.730	0.676	»	.
<b>RECAPITULATION.</b>						
Matières premières . . . . .		Milliers de francs.	47.929	45.797		
Denrées . . . . .		»	46.789	43.904		
Objets fabriqués . . . . .		»	7.225	4.842		
Totaux . . . . .		»	41.943	36.543		

## RÉSUMÉ DES ANNÉES 1838 A 1850.

	UNITÉS.	VALEURS permanentes.	VALEURS variables.
<b>1838</b> . . . . .	Milliers de francs.	47.669	»
<b>1839</b> . . . . .	»	49.286	»
<b>1840</b> . . . . .	»	44.082	»
<b>1841</b> . . . . .	»	44.327	»
<b>1842</b> . . . . .	»	9.073	»
<b>1843</b> . . . . .	»	9.374	»
<b>1844</b> . . . . .	»	40.997	»
<b>1845</b> . . . . .	»	45.766	»
<b>1846</b> . . . . .	»	46.048	43.388
<b>1847</b> . . . . .	»	45.798	43.372
<b>1848</b> . . . . .	»	34.484	29.069
<b>1849</b> . . . . .	»	36.407	34.058
<b>1850</b> . . . . .	»	41.943	36.543

## ANNEXE H.

## Importations d'Angleterre en Belgique. — Quantités et Valeurs.

## Commerce spécial.

(Valeurs exprimées en millions et milliers de francs).

MARCHANDISES.	1850.				
	UNITÉS.	VALEURS permanentes.	VALEURS variables.	UNITÉS.	QUANTITÉS.
Acier en feuilles, planches et barres, et fil d'ac.	Milliers de francs.	0.538	0.534	Kilogr.	409,247
Bois d'ébénisterie.....	»	0.055	0.055	Kilogr.	430,246
Id. de teinture.....	»	0.035	0.042	Kilogr.	482,718
Cendres gravelées; potasses.....	»	0.034	0.074	Kilogr.	84,022
Chanvre, lin et étoupes.....	»	0.215	0.219	Kilogr.	480,009
Chevaux et poulains.....	»	0.401	0.444	Têtes.	287
Cire brute.....	»	0.078	0.084	Kilogr.	27,044
Cochenille.....	»	0.444	0.066	Kilogr.	4,749
Coton en laine.....	»	5.644	5.478	Kilogr.	3,349,937
Cuir et peaux non apprêtés.....	»	0.387	0.250	Kilogr.	292,732
Id. tannés, apprêtés, corroyés, etc.	»	0.294	0.241	Kilogr.	62,525
Cuivre brut et battu.....	»	4.944	4.738	Kilogr.	752,327
Id. fil.....	»	0.405	0.084	Kilogr.	35,024
Engrais.....	»	3.475	3.475	Francs.	»
Fer; fonte en gueuses, fer forgé et rails.....	»	0.012	0.008	Tonn.	57
Id. fil.....	»	0.490	0.475	Kilogr.	292,362
Fer blanc non ouvré.....	»	0.040	0.040	Kilogr.	37,727
Fils de lin et de chanvre.....	»	0.806	0.806	Kilogr.	398,493
Id. de coton.....	»	0.322	0.273	Kilogr.	38,683
Id. de laine.....	»	0.438	0.333	Kilogr.	30,412
Gommes.....	»	0.228	0.227	Kilogr.	105,324
Graisses : suif, dégras, saindoux, etc.....	»	0.409	0.109	Kilogr.	408,637
Huile d'olive.....	»	0.457	0.074	Hectol.	786
Indigo.....	»	4.843	4.580	Kilogr.	442,838
Laines.....	»	5.048	5.054	Kilogr.	4,261,930
Laque en feuilles et en boules.....	»	0.053	0.020	Kilogr.	43,355
Or et argent en barres, lingots et masses.....	»	4.563	4.563	Francs.	»
Plomb.....	»	0.480	0.239	Kilogr.	530,547
Poils.....	»	0.064	0.064	Divers.	»

Matières premières.

## ANNEXE H. — ( Suite. )

MARCHANDISES.		1850.				
		UNITÉS.	VALEURS permanentes.	VALEURS variables.	UNITÉS.	QUANTITÉS.
Matières premières ( suite. )	Produits chimiques .....	Milliers de francs.	0 768	0 624	Divers.	»
	Résines non spécialement tarifées, poix et goudron .....	»	0 382	0 018	Kilogr.	168,243
	Salpêtre .....	»	0 354	0 354	Kilogr.	483,467
	Soies : fils écrus, à condre et autres .....	»	0 448	0 476	Kilogr.	3,364
	Tabacs non fabriqués .....	»	0 239	0 479	Kilogr.	166,715
	Teintures et couleurs non spécialement tarifées .....	»	0 132	0 132	Francs.	»
	Terre à faïence, à porcelaine, à potier, etc. ....	»	0 098	0 098	Francs.	»
	Vif-argent .....	»	0 081	0 064	Kilogr.	6,382
Denrées.	Café .....	»	4 444	0 940	Kilogr.	817,471
	Cannelle .....	»	0 054	0 050	Kilogr.	44,579
	Fruits : raisins .....	»	0 274	0 246	Kilogr.	409,028
	Graines oléagineuses .....	»	4 744	4 506	Hectol.	76,582
	Grains, farines, pain, biscuit, etc. ....	»	0 024	0 023	Kilogr.	411,780
	Poissons .....	»	0 235	0 235	Divers.	»
	Poivre et piment .....	»	0 046	0 047	Kilogr.	48,307
	Pommes de terre .....	»	»	»	Hectol.	7
	Riz .....	»	0 082	0 071	Kilogr.	464,593
	Sel brut .....	»	5 483	0 829	Kilogr.	20,731,965
	Sucres bruts .....	»	0 421	0 391	Kilogr.	601,897
	Thés .....	»	0 032	0 048	Kilogr.	3,241
Vins .....	»	0 055	0 073	Hectol.	868	
Objets fabriqués.	Acier ouvré .....	»	0 130	0 130	Francs.	»
	Aiguilles .....	»	0 048	0 048	Francs.	»
	Bonneterie .....	»	0 403	0 066	Kilogr.	5,027
	Boutons .....	»	0 044	0 044	Francs.	»
	Coutellerie .....	»	0 065	0 065	Francs.	»
	Cuivre ouvré .....	»	0 045	0 045	Francs.	»
	Habilllements et modes .....	»	0 448	0 448	Francs.	»
	Livres .....	»	0 029	0 029	Kilogr.	4,432
	Machines et mécaniques .....	»	0 663	0 374	Kilogr.	250,624
	Merceries .....	»	0 488	0 488	Francs.	»
	Ouvrages de terre : faïence et porcelaine .....	»	0 098	0 098	Kilogr.	54,849
	Rubannerie, autre que de soie pure .....	»	0 065	0 066	Kilogr.	3,642
	Tabacs fabriqués, en carottes, etc., et cigares ..	»	0 037	0 045	Kilogr.	3,573
	Tableaux .....	»	0 094	0 094	Francs.	»
	Tapis et tapisseries .....	»	0 204	0 204	Kilogr.	21,969

## ANNEXE H. — (Suite.)

MARCHANDISES.		1850.				
		UNITÉS.	VALEURS permanentes.	VALEURS variables.	UNITÉS.	QUANTITÉS.
Objets fabriqués (suite).	Tissus de coton .....	Milliers de francs.	0.706	0.942	Kilogr.	64,765
	Id. Tulles et dentelles.....	"	0.530	0.530	Francs.	"
	Id. de laine. Draps .....	"	0.491	0.234	Kilogr.	8,682
	Id. id. Coatings, calmouks, etc.....	"	0.431	0.086	Kilogr.	8,196
	Id. id. Autres, mousseline-laine, etc.	"	3.419	2.870	Kilogr.	424,762
	Id. id. Total.....	"	3.414	3.190	Kilogr.	441,640
	Id. de soie.....	"	0.291	0.284	Kilogr.	2,488
Autres articles.....		"	4.759	4.802	"	"
<b>RÉCAPITULATION.</b>						
Matières premières.....		Milliers de francs.	26.895	25.337		
Denrées.....		"	9.426	4.867		
Objets fabriqués.....		"	7.684	7.258		
Totaux.....		"	43.902	37.442		

## RÉSUMÉ DES ANNÉES 1838 A 1850.

	UNITÉS.	VALEURS permanentes.	VALEURS variables.
<b>1838</b> .....	Milliers de francs.	49.980	"
<b>1839</b> .....	"	45.538	"
<b>1840</b> .....	"	43.649	"
<b>1841</b> .....	"	44.368	"
<b>1842</b> .....	"	48.231	"
<b>1843</b> .....	"	46.910	"
<b>1844</b> .....	"	40.028	"
<b>1845</b> .....	"	42.480	"
<b>1846</b> .....	"	35.636	27.106
<b>1847</b> .....	"	42.980	37.164
<b>1848</b> .....	"	38.687	26.675
<b>1849</b> .....	"	48.465	38.606
<b>1850</b> .....	"	43.902	37.442

## ANNEXE I.

## Mouvement de la navigation entre la

ANNÉES.	NAVIRES EXPÉDIÉS DE BELGIQUE EN DESTINATION DE L'ANGLETERRE,											
	BELGES.			ANGLAIS.			TIERS.			TOTAL.		
	Nombre.	Tonnage.	Chargement.	Nombre.	Tonnage.	Chargement.	Nombre.	Tonnage.	Chargement.	Nombre.	Tonnage.	Chargement.
1838 . . . . .	381	76,074	22,826	465	84,566	20,812	14	1,185	497	860	161,025	44,135
1839 . . . . .	585	48,879	51,785	414	50,865	19,009	50	5,185	1,525	827	82,929	82,115
1840 . . . . .	295	59,579	21,008	555	27,571	12,040	17	2,211	592	665	69,161	55,440
1841 . . . . .	526	41,598	10,615	442	58,870	17,256	27	2,570	871	795	82,850	57,740
1842 . . . . .	557	48,218	17,782	622	56,897	17,269	58	8,259	2,508	1,057	115,554	57,559
1843 . . . . .	508	45,421	16,295	564	59,292	18,081	61	9,120	402	955	111,855	54,776
1844 . . . . .	556	54,496	18,591	518	51,987	15,852	56	9,259	1,261	950	115,742	55,684
1845 . . . . .	556	49,860	19,741	627	61,101	20,072	175	25,995	1,000	1,158	154,956	40,815
1846 . . . . .	518	45,016	18,747	774	70,688	19,881	159	24,480	716	1,251	155,184	59,544
1847 . . . . .	287	59,492	16,804	707	71,059	18,491	96	12,486	5,657	1,090	125,017	58,032
1848 . . . . .	555	49,754	24,282	648	81,914	30,555	107	11,049	4,755	1,108	142,717	79,552
1849 . . . . .	290	40,617	24,009	1,105	117,082	76,492	90	16,999	2,510	1,485	174,698	105,011
1850 . . . . .	224	54,509	25,830	888	99,456	79,155	149	26,271	9,727	1,261	160,056	114,721

## Navires expédiés de Belgique, en 1850, vers

Les Indes anglaises . . . . .	9	5,459	929	1	559	559	"	"	"	10	5,832	1,298
Syngapour . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Malte et Gibraltar . . . . .	5	407	554	"	"	"	2	281	281	5	688	655
Les Iles Ioniennes . . . . .	1	161	"	"	"	"	"	"	"	1	161	"
L'Australie . . . . .	"	"	"	"	"	"	1	405	405	1	405	405



## ANNEXE J.

*Navigation indirecte.*

ANNÉES.	NAVIRES ANGLAIS venus d'ailleurs que de l'Angleterre.			NAVIRES ANGLAIS sortis en destination d'ailleurs que de l'Angleterre.		
	NOMBRE.	TONNAGE.	CHARGEMENT.	NOMBRE.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
1838.	62	10,053	9,434	32	4,419	262
1839.	72	12,295	11,578	34	5,800	222
1840.	72	12,820	12,339	33	7,625	59
1841.	68	14,458	14,025	46	6,996	1,163
1842.	105	18,899	18,294	73	11,306	1,336
1843.	130	24,794	24,229	113	16,901	1,150
1844.	82	15,428	14,827	45	6,858	859
1845.	60	10,271	10,014	79	7,713	779
1846.	123	22,730	21,209	118	16,031	1,160
1847.	135	23,976	23,446	96	18,030	1,553
1848.	102	21,638	20,450	65	10,438	3,170
1849.	77	16,463	15,883	43	4,859	2,537
1850.	67	12,491	12,014	37	5,754	4,127

## ANNEXE K.

*Marchandises expédiées vers l'Angleterre, en transit par la Belgique.*

<b>MARCHANDISES.</b>		<b>1850.</b>
	Animaux non spécialement tarifés . . . . .	fr. 26,000
	Arbres et plantes vivants . . . . .	"
	Bois de construction . . . . .	1,000
	Id. de noyer, pour bois de fusil . . . . .	2,000
	Céruse. . . . .	"
	Charbons de terre. . . . .	20,000
	Chevaux et poulains . . . . .	2,000
	Coton en laine . . . . .	8,000
	Cuir et peaux verts et secs . . . . .	161,000
	Id. tannés et apprêtés . . . . .	35,000
	Cuivre battu . . . . .	"
	Écorces à tan . . . . .	"
	Étoupes. . . . .	"
<b>MATIÈRES PREMIÈRES.</b>	Fils de coton . . . . .	337,000
	Id. de laine. . . . .	104,000
	Garance . . . . .	23,000
	Graines de jardin. . . . .	1,000
	Id. de trèfle . . . . .	2,000
	Graisses : suif, dégras, saindoux, etc. . . . .	5,000
	Houblon . . . . .	5,000
	Huiles de graines . . . . .	24,000
	Laines . . . . .	339,000
	Lin. . . . .	129,000
	Noir d'os . . . . .	"
	Or et argent en barres, lingots, etc. . . . .	"
	Ouvrages de terre : tuiles et briques . . . . .	"
	Pierres à bâtir, à repasser et marbre. . . . .	"

<b>MARCHANDISES.</b>		<b>1850.</b>
<b>MATIÈRES PREMIÈRES.</b> <i>(Suite.)</i>	Plomb . . . . .	fr. »
	Poils . . . . .	31,000
	Soies : fils écrus, à coudre et autres . . . . .	503,000
	Tourtaux . . . . .	»
	Zinc . . . . .	46,000
<b>DENRÉES . . . . .</b>	Bestiaux . . . . .	»
	Beurre frais et salé . . . . .	»
	Fruits : prunes et pruneaux . . . . .	1,000
	Id. non spécialement tarifés, citrons, etc. . .	45,000
	Graines oléagineuses . . . . .	24,000
	Grains : froment . . . . .	3,279,000
	Id. farine, pain, biscuit, etc. . . . .	171,000
	Id. autres articles . . . . .	142,000
	Id. Total. . . . .	3,592,000
	Légumes verts et secs, non spécialement tarifés.	1,000
	OÛfs . . . . .	»
	Pommes de terre . . . . .	5,000
	Sel raffiné . . . . .	»
	Sucres raffinés . . . . .	»
	Viandes . . . . .	15,000
	Vins et boissons distillées . . . . .	47,000
	<b>OBJETS FABRIQUÉS . . . . .</b>	Bois; ouvrages . . . . .
Brosserie . . . . .		»
Cuir et peaux; ouvrages . . . . .		65,000
Cuivre ouvré . . . . .		35,000
Fer : clous, ouvrages de fer et ancres . . . . .		11,000
Habilllements et modes . . . . .		145,000
Horlogerie . . . . .		39,000
Instrument de musique. . . . .		3,000
Livres. . . . .	48,000	

## ANNEXE K. — (Suite.)

<b>MARCHANDISES.</b>		<b>1850.</b>
OBJETS FABRIQUÉS . . . (Suite.)	Machines et mécaniques . . . . .	fr. 10,000
	Mercerie . . . . .	307,000
	Meubles . . . . .	10,000
	Munitions de guerre . . . . .	2,000
	Papier . . . . .	25,000
	Tabacs fabriqués . . . . .	21,000
	Tableaux . . . . .	28,000
	Tapis et tapisserie . . . . .	3,000
	Tissus de coton . . . . .	681,000
	Id. dentelles et tulles . . . . .	90,000
	Id. de laine; draps . . . . .	1,780,000
	Id. id. autres . . . . .	310,000
	Id. id. Total . . . . .	2,090,000
	Id. de lin et de chanvre . . . . .	33,000
	Id. de soie . . . . .	806,000
	Verre à vitres et cristallerie . . . . .	53,000
Autres articles . . . . .	1,055,000	
<b>TOTAL . . . . . fr.</b>	<b>11,175,000</b>	

**Résumé des années 1838 à 1850.**

<b>1838</b> . . . . .	fr. 1,240,000
<b>1839</b> . . . . .	2,199,000
<b>1840</b> . . . . .	1,709,000
<b>1841</b> . . . . .	1,900,000
<b>1842</b> . . . . .	1,356,000
<b>1843</b> . . . . .	1,413,000
<b>1844</b> . . . . .	4,292,000
<b>1845</b> . . . . .	4,651,000
<b>1846</b> . . . . .	6,314,000
<b>1847</b> . . . . .	8,854,000
<b>1848</b> . . . . .	7,420,000
<b>1849</b> . . . . .	15,499,000
<b>1850</b> . . . . .	11,175,000

## ANNEXE L.

*Marchandises expédiées d'Angleterre en transit par la Belgique.*

<b>MARCHANDISES.</b>		<b>1850.</b>
	Acier en feuilles et fils d'acier . . . . .	fr. 246,251
	Bois d'ébénisterie . . . . .	30,077
	Id. de teinture. . . . .	72,712
	Cendres gravelées ; potasse . . . . .	13,100
	Chanvre, lin et étoupes . . . . .	18,410
	Chevaux et poulains. . . . .	7,500
	Cire brute . . . . .	329
	Cochénille . . . . .	456,904
	Coton en laine . . . . .	959,372
	Cuir et peaux verts et secs . . . . .	1,066,862
	Id. tannés et apprêtés . . . . .	300,081
	Cuivre brut et battu . . . . .	531,247
	Id. fil et clous . . . . .	4,991
MATIÈRES PREMIÈRES.	Engrais. . . . .	"
	Fer : fonte, fer forgé et rails. . . . .	2,078
	Id. fil. . . . .	159,053
	Fer blanc non ouvré . . . . .	4,477
	Fils de lin et de chanvre . . . . .	1,227,028
	Id. de coton . . . . .	4,176,991
	Id. de laine . . . . .	4,405,800
	Gommes . . . . .	141,420
	Graisses : suif, dégras, saindoux, etc. . . . .	83,702
	Huile d'olive . . . . .	45,941
	Indigo . . . . .	3,970,100
	Laines . . . . .	11,048,604
	Laque en feuilles et en boules . . . . .	23,039
	Or et argent en barres, lingots, etc. . . . .	7,620

## ANNEXE L. — (Suite.)

<b>MARCHANDISES.</b>		<b>1850.</b>
<b>MATIÈRES PREMIÈRES.</b> <i>(Suite.)</i>	Plomb . . . . .	fr. 2,085
	Poils . . . . .	80,690
	Produits chimiques . . . . .	263,140
	Résines non spécialement tarifées, poix, goudron.	2,651
	Salpêtre . . . . .	230,905
	Soies : fils écus, à coudre et autres . . . . .	567,055
	Tabacs non fabriqués . . . . .	37,943
	Teintures et couleurs non spécialement tarifées.	144,916
	Terre à faïence, à porcelaine, à potier, etc. . .	7,200
	Vif argent . . . . .	19,800
<b>DENRÉES . . . . .</b>	Café. . . . .	498,218
	Cannelle. . . . .	31,130
	Fruits, raisins, etc. . . . .	21,180
	Graines oléagineuses . . . . .	94,253
	Grains, farines, pains, biscuits, etc. . . . .	"
	Poissons . . . . .	9,530
	Poivre et piment . . . . .	53,650
	Pommes de terre . . . . .	"
	Riz . . . . .	98,180
	Sel brut . . . . .	"
	Sucres bruts . . . . .	507,098
	Thés . . . . .	150,886
Vins . . . . .	14,992	
<b>OBJETS FABRIQUÉS . . . . .</b>	Acier ouvré. . . . .	46,479
	Aiguilles . . . . .	47,027
	Bonneterie . . . . .	4,246
	Boutons. . . . .	9,096
	Coutellerie . . . . .	22,270
	Cuivre ouvré . . . . .	29,140
Habillements et modes . . . . .	103,480	

<b>MARCHANDISES.</b>		<b>1850.</b>
OBJETS FABRIQUÉS (Suite.)	Livres . . . . .	fr. 57,539
	Machines et mécaniques. . . . .	118,878
	Mercurie . . . . .	220,314
	Ouvrages de terre, faïences et porcelaines . . . . .	11,723
	Rubannerie, autre que de soie pure. . . . .	494
	Tabacs fabriqués . . . . .	121,439
	Tableaux . . . . .	15,009
	Tapis et tapisseries . . . . .	34,367
	Tissus de coton . . . . .	2,326,138
	Id. tulles et dentelles. . . . .	"
	Id. de laine; draps. . . . .	35,991
	Id. id. coatings, calmoucks, etc. . . . .	9,260
	Id. id. autres; mousseline-laine . . . . .	4,991,414
	Id. id. Total. . . . .	5,026,65
	Id. de soie. . . . .	1,281,438
Autres articles . . . . .	10,260,017	
TOTAL. . . . . fr.		51,587,000

**Résumé des années 1838 à 1850.**

<b>1838.</b> . . . . .	12,163,000 fr.
<b>1839.</b> . . . . .	12,260,000
<b>1840.</b> . . . . .	11,256,000
<b>1841.</b> . . . . .	20,771,000
<b>1842.</b> . . . . .	25,053,000
<b>1843.</b> . . . . .	23,256,000
<b>1844.</b> . . . . .	41,905,000
<b>1845.</b> . . . . .	55,519,000
<b>1846.</b> . . . . .	43,364,000
<b>1847.</b> . . . . .	40,348,000
<b>1848.</b> . . . . .	33,969,000
<b>1849.</b> . . . . .	67,613,000
<b>1850.</b> . . . . .	51,587,000

## ANNEXE M.

*Traité de commerce et de navigation conclu à Londres, le 27 février 1851, entre la Sardaigne et le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.*

Sa Majesté le Roi de Sardaigne, et Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, désirant donner aux relations commerciales entre les pays que la Providence a placés sous leur tutelle tout le développement dont elles sont susceptibles, et persuadées qu'un but aussi utile ne saurait être atteint qu'en faisant disparaître tous les obstacles qui peuvent entraver le commerce et la navigation, ont résolu d'assurer réciproquement par un traité, dans toute leur étendue et dans toutes leurs conséquences, à leurs populations les bienfaits dérivant des deux actes législatifs adoptés l'un en Angleterre, le 26 juin 1849, pour la modification de l'acte de navigation, et l'autre dans les États sardes, le 6 juillet 1850, pour l'abolition des droits différentiels. Et à cet effet elles ont nommé leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi de Sardaigne,

Le sieur Victor-Emmanuel Tapparelli, marquis d'Azeglio, commandeur de son ordre religieux et militaire des Saints Maurice et Lazare, commandeur de la Légion-d'Honneur, officier de l'Ordre de Léopold de Belgique, son envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire auprès de S. M. Britannique ;

Et Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande,

Le très-honorable Henry-Jean vicomte Palmerston, baron Temple, pair d'Irlande, membre du très-honorable conseil privé de Sa Majesté Britannique, membre du Parlement, chevalier grand-croix du très-honorable Ordre du Bain, et principal secrétaire d'État de Sa Majesté Britannique pour les Affaires étrangères. Et le très-honorable Henry Labouchère, membre du très-honorable conseil privé de Sa Majesté Britannique, membre du Parlement, président du comité du conseil privé pour les Affaires de commerce et des colonies ;

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

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

ART. 2. Toutes les marchandises et objets de commerce, soit productions du sol ou de l'industrie du royaume de Sardaigne, soit de tout autre pays dont l'importation dans les ports du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ses colonies et possessions est, ou sera légalement permise sur des bâtiments britanniques, pourront également y être importés sur des bâtiments sardes, sans être assujetties à d'autres, ou à de plus forts droits, de quelque dénomination que ce soit, que si les mêmes marchandises ou produc-

tions avaient été importées sur des bâtiments britanniques, et réciproquement toutes les marchandises et objets de commerce, soit productions du sol ou de l'industrie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ses colonies et ses possessions, soit de tout autre pays, dont l'importation dans le royaume de Sardaigne est ou sera légalement permise sur des bâtiments sardes, pourront également y être importés sur des bâtiments britanniques, sans être assujetties à d'autres ou à de plus forts droits, de quelque dénomination que ce soit, si les mêmes marchandises ou productions avaient été importées sur des bâtiments sardes.

Cette égalité de traitement réciproque sera appliquée indistinctement, soit que ces marchandises arrivent directement de l'endroit de production, soit qu'elles arrivent d'un autre endroit quelconque.

ART. 5. La même égalité de traitement réciproque aura lieu pour tout ce qui a trait aux exportations et transits, sans distinction de provenance ou de destination, et pour tout ce qui a égard aux primes, facilités et drawbaks que la législation des deux pays a établis ou pourrait établir par la suite.

ART. 4. S. M. la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande prend l'engagement que le commerce des sujets sardes dans les États de S. M. Britannique ne subisse aucune interruption, ou ne puisse en aucune manière être atteint par le fait de quelque monopole, contrat ou privilège exclusif de vente ou d'achat quelconque, de manière à ce que les sujets sardes aient faculté pleine et entière de vendre ou d'acheter partout où il leur plaira, et en toutes formes jugées plus convenables par le vendeur ou l'acheteur, et sans être obligés de subir aucune conséquence de quelque monopole, contrat ou privilège exclusif de vente ou d'achat ; et Sa Majesté le Roi de Sardaigne s'engage à ce que semblable affranchissement de toute gêne relatif aux ventes et achats soit garanti aux sujets britanniques dans les États sardes à l'exception des monopoles actuels de la Couronne de tabac, de sel, de poudre, de plombs de chasse et de guerre, et de cartes à jouer.

ART. 5. Aucun droit de tonnage, de port, de phare, de pilotage, de quarantaine, ou autres droits semblables ou équivalents de quelque nature ou sous quelque dénomination que ce soit, perçu au nom ou au profit du Gouvernement, des fonctionnaires publics, des communes, corporations ou établissement quelconque, ne sera imposé dans les ports de chacun des deux pays sur les navires de l'autre nation arrivant d'un port ou endroit quelconque qui ne sera pas également imposé en pareil cas sur des navires nationaux, et dans chacun des deux pays, aucun droit, charge, restriction, ou prohibition, ne sera imposé ni aucun remboursement de droit, prime ou avantage, ne sera refusé à aucune marchandise importée dans ou exportée de ces mêmes pays sur des navires de l'autre qui ne soit également imposé sur ces mêmes marchandises ou refusé à ces mêmes marchandises importées ou exportées sur des navires nationaux.

ART. 6. Tous les navires qui d'après les lois de la Grande-Bretagne sont considérés comme navires anglais, et tous les navires qui d'après les lois du royaume de Sardaigne sont considérés comme navires sardes, seront, quant

aux effets du présent traité , déclarés respectivement navires britanniques et sardes.

ART. 7. En tout ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et déchargement dans les ports, bassins, docks, rades, havres ou rivières des deux États, il ne sera accordé aucun privilège aux navires nationaux, qui ne le soit également à ceux de l'autre État; la volonté des Parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, les bâtiments respectifs soient traités sur le pied d'une parfaite réciprocité

ART. 8. Les bâtiments de l'un des deux États pourront décharger en totalité leur cargaison dans un des ports des États de l'autre Haute Partie contractante, ou décharger une partie de leur cargaison dans un port, et se rendre ensuite avec le reste dans les autres ports du même État, selon que le capitaine, le propriétaire ou telle autre personne qui serait dûment autorisée dans le port à agir dans l'intérêt du bâtiment ou de la cargaison le jugera convenable.

ART. 9. Il est expressément entendu que les articles précédents ne sont pas applicables au commerce de cabotage que chaque Partie contractante se réserve à elle-même et réglera d'après ses propres lois.

ART. 10. S'il arrivait que quelque vaisseau de guerre ou navire marchand de l'un des deux États fit naufrage sur les côtes de l'autre, ce bâtiment ou ses parties ou débris, ses agrès et tous les objets qui y appartiendront, ainsi que tous les effets et marchandises qui en auront été sauvés, ou le produit de leur vente en seront fidèlement rendus aux propriétaires ou à leurs ayant-droit sur leur réclamation.

Dans le cas où ceux-ci se trouveraient absents, lesdits objets, marchandises, ou leurs produits, seront consignés, ainsi que tous les papiers trouvés à bord de ce bâtiment au consul sarde ou britannique, dans le district duquel le naufrage aura eu lieu, et il ne sera exigé soit du consul, soit des propriétaires ou ayant-droit, que le paiement des dépenses pour la conservation de la propriété, et la taxe du sauvetage qui serait également payée en pareille circonstance par un bâtiment national. Les marchandises et effets sauvés du naufrage ne seront assujettis aux droits établis qu'autant qu'ils seraient déclarés pour la consommation.

ART. 11. En tout ce qui concerne les droits de douane et de navigation, les deux Hautes Parties contractantes s'obligent et s'engagent que tout privilège, faveur, ou immunité que chacune d'elle viendra à accorder à tout autre État sera aussi, et à l'instant étendu à leurs sujets respectifs, gratuitement si la concession en faveur de l'autre État est gratuite, ou en donnant une compensation, autant que possible de valeur et effet équivalant à fixer de commun accord, si la concession est conditionnelle.

Il est toutefois expressément convenu que les réductions de douane accordées par la Sardaigne à la Belgique dans le traité conclu avec cette puissance à Turin le 24 janvier 1851, et qui se trouvent spécifiées dans le tableau annexé au présent traité, seront, à partir du 1<sup>er</sup> juin 1851, étendues à la Grande-Bretagne en compensation des avantages accordés à la Sardaigne par le présent traité.

ART. 12. Chacune des Hautes Parties contractantes aura le droit de nommer

des consuls pour la protection du commerce afin de résider dans les États ou territoires de l'autre partie, et les consuls qui seront nommés ainsi, jouiront dans le territoire de chaque partie de tous les privilèges, exemptions et immunités qui sont, ou peuvent être accordés dans ces États aux agents du même rang et caractère nommés ou autorisés par le Gouvernement de la nation la plus favorisée.

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

ART. 13. Les sujets de chacune des Hautes Parties contractantes pourront disposer librement par testament, donation ou autrement de tous les biens qu'ils auraient pu acquérir et posséder légalement dans les États de l'autre, et ceux qui les représentent d'après les lois, quoique sujets de l'autre partie contractante, pourront hériter de ces propriétés soit par testament, soit *ab intestato*, et ils pourront, dans les termes fixés par la loi, en prendre possession par eux-mêmes ou par des personnes agissant en leur nom; ils en disposeront à leur gré en payant seulement les impositions, taxes, ou droits auxquels seraient en semblable cas assujettis les habitants du pays où les propriétés existent.

Dans le cas d'absence des héritiers on devra suivre la même règle qui, en semblable cas, est prescrite à l'égard des propriétés des natifs du pays jusqu'à ce que les ayant-droit aient fait les arrangements nécessaires pour en prendre possession.

Si des contestations s'élevaient entre les divers postulants au sujet du droit qu'ils auraient à ces propriétés, elles devront être résolues par les juges suivant les lois du pays où les propriétés sont situées et sans autre appel que celui prévu par les mêmes lois.

ART. 14. Les sujets de l'une des Hautes Parties contractantes résidant dans les États de l'autre, seront respectivement libres de régler comme les nationaux leurs affaires par eux-mêmes, ou de les confier aux soins de toute autre personne, telles que courtiers, facteurs, agents ou interprètes; ils ne pourront être contraints dans leurs choix, et ils ne seront tenus à payer aucun salaire, ni aucune rétribution à ceux qu'ils n'auront pas jugé à propos d'employer à cet effet; étant absolument facultatif aux vendeurs et acheteurs de contracter ensemble leur marché, et de fixer le prix de toutes denrées ou marchandises importées ou destinées à l'exportation, sous la condition de se conformer aux réglemens et aux lois des douanes du pays.

ART. 15. Les stipulations du présent traité remplaceront celles du traité entre les deux Hautes Parties contractantes, conclu à Turin le 10 septembre 1841, ainsi que de la convention additionnelle à ce traité qui a été signée à Londres le 23 janvier 1851.

Le présent traité sera en vigueur pendant douze ans, à compter de la date de l'échange des ratifications, et au-delà de ce terme jusqu'à l'expiration de douze mois après que l'une des deux parties contractantes, aura annoncé à

l'autre son intention de le faire cesser, chacune des parties se réservant le droit de faire à l'autre une telle déclaration au bout des douze ans susmentionnés, ou à toute date ultérieure.

ART. 16. Le présent traité sera ratifié, et les ratifications en seront échangées à Londres le plus tôt possible dans l'espace de deux mois à compter du jour de la signature.

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

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

(L. S.) Signé M. D'AZEGLIO.

(L. S.) Signé PALMERSTON.

(L. S.) Signé H. LABOUCHÈRE.

---

ANNEXE IV.

---

*Convention additionnelle au traité de commerce et de navigation entre les Pays-Bas et la Grande-Bretagne, du 27 octobre 1857, conclue à Londres, le 27 mars 1851.*

Plénipotentiaires : pour les Pays-Bas, Son Excellence le comte Gérard Schimmelpenninck ;  
pour la Grande-Bretagne, le vicomte Palmerston et l'honorable Henry Labouchère ;

Lesquels sont convenus de substituer les articles qui suivent aux articles II et III du traité du 27 octobre 1857 :

ART. I<sup>er</sup>. Aucun droit de tonnage, de port, de phare, de pilotage, de quarantaine ou autre droit de même nature ou en tenant lieu, de quelque espèce ou sous quelque dénomination que ce soit, ne sera imposé, dans les ports de l'un des deux pays, sur les navires de l'autre nation, de quelque port ou lieu qu'ils viennent, qui ne soit également imposé, dans les mêmes cas, sur les navires nationaux ; dans aucun des deux pays, il ne sera perçu aucun droit, redevance, établi aucune restriction ou prohibition, il ne sera fait la retenue d'aucun remboursement de droits, primes ou immunité sur les marchandises importées ou exportées par navires de l'autre pays, qui ne soient également établis, perçus ou retenus sur les mêmes marchandises, lorsque l'importation ou l'exportation en est faite par navires nationaux.

ART. II. Tout navire qui, en conformité des lois existantes dans les Pays-Bas, sera considéré comme navire néerlandais, de même que tout navire qui, en vertu des lois de la Grande-Bretagne, doit être considéré comme navire anglais, seront, en ce qui touche l'application de la présente convention et du traité

prérappelé du 27 octobre 1837, considérés respectivement comme navires néerlandais ou anglais.

ART. III. S'il arrivait que, postérieurement à la date de la présente convention, une disposition légale fût adoptée par le pouvoir législatif de l'un des deux pays ayant pour objet d'abroger quelqu'un des privilèges concernant le commerce et la navigation, accordés respectivement par la loi néerlandaise du 8 août 1850 et par l'acte du Parlement britannique du 12 et du 15 victoria, chap. XXIX, chacune des deux Hautes Parties contractantes sera libre, dans ce cas, de faire cesser la présente convention en donnant, six mois à l'avance, avis à l'autre de son intention à cet égard.

ART. IV. La présente convention sera considérée comme additionnelle au traité ci-dessus rappelé du 27 octobre 1837 et aura la même force et durée que celui-ci, sauf le cas prévu par l'art. III ci-dessus.

Elle sera ratifiée, etc.

Fait à Londres, le 27 mars 1851.

---

---



---

## TABLE DES MATIÈRES.

---

	PAGES.
Exposé des motifs . . . . .	1
Projet de loi . . . . .	6
Traité . . . . .	7
Article additionnel . . . . .	15

### ANNEXES.

<i>A.</i> — Rapport du consul de Belgique à Liverpool. . . . .	17
<i>B.</i> — Rapport du consul de Belgique à Hull. . . . .	19
<i>C.</i> — Texte et traduction de l'ordre en Conseil du 30 janvier 1846. . . . .	20
<i>D.</i> — Principales dispositions de l'acte du Parlement britannique du 26 juin 1849, . . . . .	22
<i>E.</i> — Importation en Belgique des bois de construction sciés et non sciés . . . . .	26
<i>F.</i> — Importation en Belgique des marchandises comprises dans la loi des droits diffé- rentiels, à l'exception des bois de construction . . . . .	27
<i>G.</i> — Exportations de Belgique vers l'Angleterre . . . . .	32
<i>H.</i> — Importations d'Angleterre en Belgique . . . . .	35
<i>I.</i> — Mouvement de la navigation entre la Belgique, l'Angleterre et ses colonies . . . . .	38
<i>J.</i> — Navigation indirecte . . . . .	40
<i>K.</i> — Marchandises expédiées vers l'Angleterre en transit par la Belgique. . . . .	41
<i>L.</i> — Marchandises expédiées d'Angleterre en transit par la Belgique . . . . .	44
<i>M.</i> — Traité du 27 février 1851 entre l'Angleterre et la Sardaigne. . . . .	47
<i>N.</i> — Traité du 27 mars 1851 entre l'Angleterre et les Pays-Bas. . . . .	51

---

(1)

(ERRATUM AU N° 55.)

---

## Chambre des Représentants.

---

SESSION DE 1851-1852.

---

Traité de commerce et de navigation conclu, le 27 octobre 1851, entre la  
Belgique et le royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

---

Page 5, dernière ligne :

*Au lieu de :* les principaux marchés du monde

*Lisez :* l'un des principaux marchés du monde.

---