

**525. — 17 JUIN 1836. — Arrêté concernant la formation des listes électorales dans les communes de Breendonck, Puers et Aywaille.**

Léopold, etc.

Vu notre arrêté, en date de ce jour, par lequel des modifications ont été apportées dans le taux du cens électoral à verser au trésor de l'État, dans certaines communes dont la population a éprouvé des réductions, et dans une autre nouvellement érigée;

Attendu que ces modifications nécessitent la formation de listes d'électeurs communaux, basée sur la population actuelle;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1. Dans les communes de Puers et Breendonck (province d'Anvers), Aywaille (province de Liège), il sera procédé à la formation de listes des citoyens habitans de la commune qui, d'après les articles 7, 8, 9 et 10 de la loi communale, réunissent les conditions requises pour concourir à l'élection des membres du conseil communal.

Ces listes devront être arrêtées le 50 de ce mois, et affichées le 5 juillet; les réclamations contre ces listes devront être faites à l'autorité locale avant le 18 du même mois.

2. La liste sera close le 18 juillet; s'il n'est point intervenu de réclamations, il en sera donné immédiatement avis à l'autorité supérieure.

3. Notre ministre de l'intérieur (M. de Theux) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

\* Présentation à la Chambre des Représentans par le ministre de l'intérieur le 4 août 1835. — (*Mon. du 5*) Rapport par M. Desmazières le 19 avril. — (*Monit. des 7 et 8 mai*) Discussion les 28 mai, 1, 2, 3, 4, 6, 7 et 9 juin, et adoption à cette dernière séance par 59 voix contre 4. (*Monit. des 30 mai, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11 et 12 juin*.)

Envoi au Sénat le 10 juin. — Rapport par M. Engler le 14 juin. (*Monit. du 15*) Discussion le 16, et adoption par 26 voix; 2 membres se sont abstenus. — (*Monit. du 19 juin*.)

Après avoir rappelé que lors de la mémorable discussion de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834 (ordonnant la construction du chemin de fer) l'ancienne importance du mouvement de transit entre la Belgique et les provinces Rhénanes avait été établie par des calculs positifs et irrécusables, le ministre de l'intérieur insistait sur les considérations suivantes : — « Presque aucun pays, pas même la Belgique, malgré la diversité des branches d'industrie qu'elle exploite, ne produit à lui seul tous les articles dont d'autres pays, ceux de destination en retour des navires,

**524. — 17 JUIN 1836. — Arrêté qui convoque les collèges électoraux pour le renouvellement des conseillers communaux.**

Léopold, etc.

Vu les articles 155 et 155 de la loi communale du 30 mars 1836;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1. Les collèges électoraux sont convoqués pour le 14 juillet prochain, à l'effet de procéder au renouvellement des conseils communaux.

Néanmoins, notre ministre de l'intérieur fixera ultérieurement le jour des élections dans les communes de Boisschot, Heyst-op-den-Berg, Deurne, Borgerhout, Puers, Breendonck (province d'Anvers), Celles, Molemboix (province de Hainaut), Horst et Sevenum (province de Limbourg), Aywaille (province de Liège).

2. Nous déterminerons ultérieurement le jour de l'installation des nouveaux conseils communaux.

3. Notre ministre de l'intérieur (M. de Theux) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

**525. — 18 JUIN 1836. — Loi sur le transit\*.**

Léopold, etc.

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

ont besoin; et comme d'un autre côté l'économie de la navigation réside le plus souvent dans des retours, à cargaisons complètes, recueillies sur la même place, il en résulte qu'à défaut de transit qui, seul, agglomère sur un point les produits des différentes nations, nos ports sont délaissés pour ceux de la France, de l'Angleterre, de la Hollande, et des villes asiatiques où cette agglomération existe.

« Il doit résulter et il résulte effectivement de l'état actuel des choses, que les patrons des navires qui visitent la Belgique, sont souvent obligés de partir sur lest, pour aller prendre chargement entier, soit au Havre, soit à Londres, Rotterdam ou Hambourg; tandis que si le transit existait dans la plénitude où le projet de loi tend à le porter, et que par là nos entrepôts publics pussent offrir tous les assortimens convenables, dont la navigation a besoin, bien rarement une voile nationale ou étrangère appareillerait de nos rivages, sans prendre, avec les produits étrangers, ceux que donnent notre sol et nos riches manufactures.

« Les droits élevés qui grèvent le transit, peuvent

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

Art. 1. Il est établi par la présente loi trois modes de transit :

1<sup>o</sup> Le transit direct, comprenant les marchandises transportées de l'étranger à l'étranger, empruntant le territoire belge sans dépôt, ni entrepôt, ni emmagasinage intermédiaire ;

2<sup>o</sup> Le transit par entrepôt ordinaire, comprenant, dans les cas non exclus par la présente, loi, les marchandises sortant d'entrepôts publics, particuliers ou fictifs, déclarées en exportation ;

donc être considérés comme un obstacle au développement des intérêts maritimes et industriels de la Belgique ; et ici on doit faire remarquer encore qu'il importe d'autant plus de le faire disparaître, que le défaut d'une grande navigation prive l'industrie de tous les assortiments de matières premières qu'elle peut désirer ; de sorte que, ne pouvant pas toujours faire les premiers et les meilleurs choix, ni se procurer les matières premières au plus bas taux possible, il doit lui être difficile parfois de lutter avec des industries rivales sur des marchés étrangers. » (*Monit.* du 5 août, supplément.)

« Un honorable membre a exprimé la pensée que nous devons adopter en principe l'adoption d'une loi de transit parallèle à celle de la Hollande, c'est-à-dire, semblable à celle de la Hollande. Une simple observation renversera, je pense, cette opinion. — La Hollande n'est pas un pays manufacturier, n'est pas un pays de fabrique comme la Belgique. Si en Hollande on permet le transit de tel ou tel objet manufacturé, c'est qu'il ne s'y fabrique pas de similaires, c'est que l'industrie intérieure n'y est pas intéressée. Chez nous, il faut sans doute permettre le transit, mais il faut en même temps prendre de rigoureuses précautions pour prévenir la fraude qui nuirait à l'industrie intérieure du pays. Voilà ce qui explique pourquoi nous avons renchéri sur les précautions consacrées dans la loi générale de 1822. — En facilitant le transit, nous avons dû en même temps prendre les moyens de ne pas faciliter la fraude. Les droits de transit étant abaissés à presque rien, des mesures nouvelles, minutieuses même, devaient être prescrites dans l'intérêt de notre agriculture et de nos fabriques, afin de ne pas ouvrir sous la forme d'un simple emprunt de notre territoire, une voie large à la fraude. » — (Discours du ministre des finances. *Monit.* du 30 mai.)

« Si, après avoir examiné le transit dans ses grandes généralités, on passe à l'examen des détails, on reconnaît tout d'abord qu'il s'opère bien rarement par *passé-debout*, c'est-à-dire, par roulage ou navigation continus, sans interruption, d'un territoire étranger vers un territoire étranger : le plus souvent, au contraire, il a lieu par points de relâche sur le territoire qu'il emprunte, et par entreposage dans les entrepôts, où les marchandises attendent les meilleures occasions de vente et d'exportation. — C'est par ces motifs, messieurs, que le

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

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

projet de loi a établi trois modes de transit bien distincts.

« Le premier : le transit direct, comprenant les marchandises transportées de l'étranger à l'étranger, empruntant le territoire belge, sans dépôt, ni entrepôt, ni emmagasinage intermédiaire ; — le second : le transit par entrepôt ordinaire, comprenant, sauf les cas d'exclusion, les marchandises sortant d'entrepôts publics particuliers ou fictifs déclarés en exportation. — Enfin, le troisième : le transit par entrepôts libres, comprenant les marchandises sortant de ces entrepôts, également déclarées en exportation. Toutefois il importe de faire remarquer que les denrées sortant de ces entrepôts jouissent de l'entière franchise des droits en cas de réexportation par le lieu de l'importation, conformément à la loi du 31 mars 1828.

« Cette dernière faveur avait également été accordée, sous le gouvernement précédent, aux marchandises importées par mer, en destination de pays étrangers et qui étaient conservées à bord jusqu'au moment du départ du navire importateur ; mais comme l'arrêté royal qui avait accordé cette faveur laissait des doutes sur sa légalité, l'administration des douanes crut ne pouvoir pas la tolérer, quoique reconnaissant les avantages qu'elle procurerait au commerce. — Le Gouvernement a donc pensé devoir saisir l'occasion qui se présente pour la faire revivre et lui donner une sanction légale, en prescrivant en même temps les précautions nécessaires pour éviter, tout abus. — Deux motifs puissants plaident d'ailleurs en faveur de cette mesure : le premier, son existence en Hollande et dans les villes anscatiques ; le second, la nécessité où nous sommes de maintenir au moins une égalité d'avantages commerciaux avec ces nations. » (Exposé des motifs par le ministre des finances. — *Monit.* du 5 août, supplément.)

« Cet ordre de classification, disait le ministre de l'intérieur, nous a paru plus convenable que celui suivi dans d'autres pays, où les lois indiquent les objets autorisés au transit : en n'indiquant que les exceptions et les articles soumis à un régime spécial, nous avons cru que l'étude de la loi en serait d'autant plus facile. . . . »

« Une autre amélioration importante et qui, il faut l'espérer, sera accueillie avec une égale reconnaissance par l'industrie et le commerce, c'est la

Les denrées non saines ou non marchandes ne pourront transiter qu'avec l'autorisation du Gouvernement, qui prescrira les conditions qu'il croira nécessaires, et qui exigera, dans tous les cas, que le degré d'avarie soit constaté dans la déclaration en transit. Les marchandises expédiées en transit sont réputées d'une qualité saine, si le propriétaire n'a pas fait constater qu'elles étaient avariées, et indiquer dans l'acquitté-à-caution le degré d'avarie; à défaut de cette formalité, les marchandises présentées au bureau de sortie (avariées) perdent la faculté du transit.

3. Il est réservé au Roi de désigner :

1<sup>o</sup> Les bureaux par lesquels les importations et les exportations en transit peuvent exclusivement avoir lieu ;

2<sup>o</sup> Les routes et voies à suivre pour arriver de l'étranger au bureau d'importation ;

3<sup>o</sup> Celles à suivre pour se diriger du bureau d'exportation à l'étranger ;

levée de la défense du transit des sucres en sacs, nattes et canastres, portée par le décret du congrès national du 4 février 1831, alors que la douane n'avait pu encore recevoir l'organisation complète qui lui a été donnée depuis. — Cette liberté, conséquence naturelle du système général de la loi nouvelle, mais que nous n'avons cru pouvoir proposer qu'en l'entourant de toutes les garanties convenables contre la fraude, aura, on ne peut en douter, pour effet immédiat de raviver nos relations avec l'Allemagne et de faciliter l'écoulement de nos produits industriels, en favorisant en même temps la navigation nationale.

« On l'a déjà dit, lorsqu'un marché n'offre que la ressource souvent restreinte de sa consommation intérieure, sans faculté de transit, les marchandises exclues de cette faculté cessent bientôt d'y arriver, parce que la consommation intérieure étant nécessairement limitée, la place d'importation ne saurait toujours offrir des chances de débit favorables. — C'est par ces raisons que les arrivages, sur nos ports, des sucres chargés en sacs, nattes et canastres, ont beaucoup diminué, et que les grands assortimens, favorables à nos nombreuses raffineries, ont été beaucoup plus restreints qu'autrefois, quoique la masse des importations ait été plus considérable. — En levant la prohibition du transit pour ces denrées, le Gouvernement, ainsi que nous l'avons fait pressentir, est parti encore d'une autre considération, celle de favoriser les exportations des produits industriels en facilitant aux navires des frets de sortie. » (Exposé des motifs. — *Monit.* du 5 août.)

<sup>1</sup> Voyez ci-après, n<sup>o</sup> 340, l'arrêté du 18 juin 1836, et n<sup>o</sup> 405 l'arrêté du 30 juillet même année.

<sup>2</sup> « Il existe quatre entrepôts, disait le ministre des finances : — l'entrepôt libre, qui est soumis à des règles spéciales et qui a été créé par une loi particulière tout à l'avantage du commerce, qui n'a reçu son exécution que dans trois localités différentes, Anvers, Bruges et Ostende ; — l'entrepôt

4<sup>o</sup> Les entrepôts hors desquels exclusivement les marchandises peuvent être expédiées en transit.

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

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

Toutefois, le Gouvernement pourra autoriser, par disposition spéciale, le transit du vin déposé en entrepôt particulier <sup>2</sup>.

5. Ne sont admises en transit que les marchandises qui auront été déclarées formellement à

public : ici nous n'excluons rien. Les vins, les sucres, comme les autres marchandises soumises à l'accise non prohibées au transit, pourront y être entreposés pour être ensuite livrés au transit. — L'entrepôt particulier : il se trouve chez le propriétaire de la marchandise, déposé dans un lieu fermé dont l'administration a la clef. Ce genre d'entrepôt a souvent ouvert la porte à la fraude. — Il est souvent arrivé que par des ouvertures pratiquées à l'insu de l'administration, l'on est arrivé jusqu'à la marchandise, et que l'on y a opéré des falsifications au détriment du trésor public. Ainsi, dans le commerce de vins, on substitue de l'eau au vin, et de cette manière, une grande partie de la marchandise destinée au transit reste dans le pays sans avoir payé les droits. Nous avons cru qu'il serait dangereux d'admettre au transit des marchandises ainsi entreposées.

« Enfin l'entrepôt fictif : celui-là offre encore moins de garanties à l'administration que l'entrepôt particulier. Il est entièrement à la disposition du propriétaire, et il n'est créé que pour que l'administration ait avec lui un règlement de crédit à terme. Évidemment l'on ne peut admettre au transit des marchandises entièrement laissées à la disposition du propriétaire. De cette manière il pourrait substituer, par exemple, du sable au sucre, de l'eau au vin, et introduire dans le pays une marchandise qui n'aurait payé aucun droit. — Tels sont les motifs qui ont dicté la rédaction de l'article 4. Il est nécessaire pour réprimer la fraude. . . . J'ai démontré que deux objets seuls pouvaient être intéressés à avoir la faculté de transiter, après avoir été en entrepôt fictif ou particulier : c'est le sucre et le vin. Pour le sucre, j'ai démontré qu'il était complètement inutile de permettre le transit quand il avait été déposé en entrepôt fictif ou particulier, attendu que le dépôt du sucre en entrepôt n'a lieu que dans les villes où il y a des entrepôts publics ou libres, et que quand le sucre est raffiné, opération

cette destination ou à celle d'un entrepôt ouvert au transit, soit au 1<sup>er</sup> bureau d'entrée ou de déchargement désigné pour le transit, en cas d'importation par terre ou par rivière, soit au lieu de déchargement en cas d'importation par mer; dans tous les cas, cette déclaration devra être faite avant le déchargement et la vérification des marchandises. Sont exclues de la faculté du transit les marchandises sortant d'entrepôts, lorsqu'elles n'y sont pas arrivées par un bureau d'importation ouvert au transit.

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

1<sup>o</sup> Quant à celles que le tarif des douanes à l'importation impose à la valeur, ou quant à celles dont l'importation est prohibée; la valeur exacte des unes et des autres;

2<sup>o</sup> Quant à celles que le tarif à l'importation

impose au poids, ou à la mesure, ou au nombre, le poids, la mesure ou le nombre (cette dernière spécification devant d'ailleurs toujours être fournie, quel que soit le mode de perception), et dans tous les cas pour les tissus, étoffes et rubans, le poids net que les colis renferment.

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

pour laquelle, seule, on a intérêt de retirer le sucre brut de l'entrepôt, il peut être réexporté avec la haute décharge du droit.

« Quant au vin, j'avoue que la disposition est très rigoureuse, mais elle a eu pour objet d'empêcher une fraude en quelque sorte imminente; car si on peut avoir accès dans le lieu où le vin est entreposé, sans l'intervention de l'administration, on pourra l'altérer, le falsifier, y substituer autre chose et faire sortir de l'eau rouge, tandis que le vin résterait dans le pays sans payer de droit d'accises. . . . Si on trouve la disposition trop rigoureuse, je ne verrais pas d'inconvénient à stipuler que le Gouvernement pourra autoriser par une disposition spéciale le transit des vins déposés en entrepôts particuliers; si l'administration croyait qu'on a dénaturé le vin, elle refuserait l'autorisation de transit. L'art. 4 perdrait de sa rigueur et la fraude n'y gagnerait rien. . . . La fraude peut se faire aussi bien sur les marchandises manufacturées que sur celles sujettes aux accises. Par exemple, on pourrait déclarer en entrepôt un ballot de soieries, et faire sortir en place du coton si l'administration n'était pas armée des moyens nécessaires pour y obvier; on pourrait également faire entrer en entrepôt des cotons anglais et y substituer des cotons de rebut de manufacture indigène pour les faire transiter; on laisserait donc, ainsi dans le pays, au détriment de l'industrie intérieure, des marchandises étrangères qui n'auraient payé aucun droit. » — (*Monit.* du 2 juin, supplément.)

Voyez ci-après, n<sup>o</sup> 339, l'arrêté du 18 juin 1836.

« La spécification du nombre sera toujours faite. C'est une garantie de plus à laquelle je ne puis que me rallier. Lorsque l'on déclarera des tissus, l'on déclarera en même temps le nombre de pièces. De cette manière la fraude se trouvera gênée dans son action; car elle ne pourra soustraire un certain nom-

bre de pièces des colis, sans les remplacer. Au contraire, il n'y aura aucune gêne pour le commerçant loyal. — Quant à la déclaration du poids net, je la regarde comme indispensable. En effet, si le poids net de la marchandise n'était pas spécifié, l'on pourrait augmenter le poids de la tare pour compenser la soustraction d'une certaine quantité de la marchandise. En indiquant à la fois le poids brut et le poids net, il est difficile que la fraude ne soit pas découverte. » (Explications du ministre des finances.)

M. Rogier, d'accord avec la section centrale, rapportait que suivant l'article 4 de la loi de 1822, il existait une tare en faveur du commerce, il ajoutait que la loi française de 1832 avait été interprétée par l'administration de la douane du royaume de France dans ce sens, que l'on devait comprendre dans le poids net des étoffes et marchandises légères, les papiers, ficelles, cartons ou boîtes de carton qui les enveloppent; il demandait, pour réaliser le vœu exprimé à ce sujet par la section centrale, de voter un paragraphe additionnel rédigé dans ce sens; mais le ministre des finances fit écarter cette proposition en disant: « Mon opinion est également qu'il faut interpréter l'art. 6 dans le sens de la circulaire dont il a été parlé dans le rapport de la section centrale. Mais il me semble qu'il serait dangereux d'en faire une mention spéciale dans la loi, comme le propose l'honorable préopinant. Une pareille disposition consacrée par la loi pourrait donner lieu à la fraude. Elle doit plutôt faire l'objet d'un règlement. Les employés ont alors la faculté de décider si les cartons, enveloppes et ficelles doivent faire partie du poids net, c'est-à-dire s'il y a fraude ou n'y a pas fraude. Il convient donc de laisser à l'administration le soin de donner des instructions, comme cela s'est fait en France. La discussion indiquera assez dans quel sens nous avons tous entendu cet article. » (*Monit.* des 8 mai et 2 juin, supplément.)

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

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

<sup>1</sup> « D'après l'article 75 de la loi de 1822, les marchandises prohibées à l'importation n'étaient point admises en transit ; l'article 2 d'une loi subséquente du 11 avril 1827, n<sup>o</sup> 14, a ouvert le transit à ces dernières sans avoir déterminé le montant du cautionnement à fournir pour ce cas. C'est une lacune à remplir que l'art. 158 de la loi générale ne saurait combler qu'imparfaitement. — Il serait donc utile d'ajouter à l'article 8 du projet : — *« La caution à fournir pour les marchandises prohibées à l'importation sera égale au montant du double de la valeur. »* — « Au moyen de cette addition, le cautionnement fourni servira de garantie pour recouvrer, selon le cas de l'art. 21 du projet, la valeur ou la double valeur des marchandises, selon que l'annulation du transit avec ou sans amende doit donner lieu au paiement de l'une ou de l'autre de ces valeurs, sauf la mitigation qu'une transaction pourrait admettre pour ces pénalités. » (Explications du ministre des finances. — *Monit.* du 8 mai.)

<sup>2</sup> Tout le monde avouait qu'il faut entourer le transit de précautions suffisantes pour que la fraude soit impossible ; mais fallait-il pour cela mettre les frais que nécessitaient ces précautions à la charge du tran-

Le cautionnement à fournir pour les marchandises prohibées à l'importation sera égal au montant du double de leur valeur <sup>1</sup> :

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

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

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

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

La quatrième enfin, celles dont le transit est prohibé.

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

10. Les marchandises déclarées en transit, après avoir été vérifiées et reconnues conformes aux acquits-à-caution délivrés, seront plombées, à l'exception des liquides, autres que ceux de la troisième catégorie et des métaux non ouvrés, et pourront même, si l'administration le juge utile, être convoyées, le tout, plombage comme convoiage, aux frais des intéressés <sup>2</sup>.

siter ? cette question, longuement discutée au sein de la Chambre des Représentans, avait été résolue dans le sens de la loi par la section centrale : son rapporteur s'était ainsi exprimé à ce sujet :

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

<sup>3</sup> « Il résulte, en effet, de l'art. 154 de la loi géné-

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

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

12. Quant aux marchandises des deuxième et troisième catégories, elles devront, si l'administration le juge convenable, être soumises au double emballage et au double plombage, aux frais des déclarans. La vérification par pesage ou mesurage intégral aux frais des déclarans pourra en être requise par l'administration; les préposés auront la faculté de lever en outre des échantillons de la marchandise pour les enfermer dans un paquet clos et scellé, qui sera introduit dans les colis contenant la marchandise et placé sous le plombage de ces derniers, afin

de servir à confronter l'identité de celle-ci avec ces mêmes échantillons, partout où elle est soumise à vérification ultérieure<sup>1</sup>.

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

13. Quant aux marchandises de troisième catégorie, non comprises dans la prohibition de la quatrième, la vérification intégrale, tant à l'entrée qu'à la sortie, en pourra être effectuée de la part de l'administration qui, lorsqu'elle le jugera nécessaire, en fera convoquer le transport aux frais des déclarans; il en sera également pris échantillon, et à l'égard du sucre il sera soumis à un essai spécial, qui consistera à en faire dissoudre quelques parties dans un volume d'eau, afin de s'assurer s'il n'est point falsifié ou mélangé de matières hétérogènes. S'il arrivait que du sucre présenté en transit fût ainsi reconnu contenir un pareil mélange au-delà d'une tolérance de 4 p. c., le transit serait refusé; tandis que si un mélange de cette espèce, au-delà d'une tolérance de 5 p. c. du poids du sucre, était constatée à la sortie, les expéditeurs, déclarans,

rale, combiné avec l'art. 155, que l'administration a la faculté de convoquer, mais à ses frais, pour tous les cas non prévus dans l'art. 154, qui ne met les frais de convoyage à charge du commerce que lorsqu'il est ordonné ou spécialement autorisé par la loi générale elle-même; cet article dit :

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

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

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

Il est certain (M. le directeur de la douane possède dans ses bureaux des échantillons de ce savoir-faire des fraudeurs, que chacun de nous peut y aller voir) que la science du fraudeur est tellement avancée aujourd'hui, que, bien que les plombs de

la douane ne soient pas très épais, on est parvenu à trouver le moyen de les perforer sans altérer aucunement les empreintes du sceau de l'administration. On défait les ficelles qui entourent les colis; après cela on échange tout ce que l'on veut dans l'intérieur, et on remet des ficelles nouvelles que l'on faufile à travers les trous forés dans les plombs. De cette manière il est impossible à la douane de constater la fraude. Il est donc nécessaire d'accorder la faculté de convoyage. » (*Monit.* du 8 mai.)

« Le convoyage des marchandises destinées au transit ne sera pas ordonné par les employés de la douane, mais bien par l'administration supérieure. L'administration n'aura donc jamais en vue que de protéger le commerce et nullement de faire gagner de l'argent aux employés, ce que l'on ne peut soutenir, puisque l'indemnité qui leur sera payée suffira à peine pour les défrayer pendant la route, depuis que cette indemnité a subi une réduction assez notable. Toutes les mesures de précaution que nous vous proposons n'ont d'autre but que de mettre l'industrie du pays en garde contre la fraude qui pourrait s'opérer par le transit. » (*Explications du ministre des finances. — Monit.* du 4 juin.)

<sup>1</sup> Plusieurs membres se récriaient sur ce que l'on exigeait le double plombage et le double emballage. « Je prie ces honorables membres, répondit le ministre des finances, de vouloir bien considérer combien les droits au transit des tissus ont été réduits. Les tissus de coton qui payaient 7 francs par 100 kilogrammes, ne paieront plus que 20 centimes. Les tissus de laine qui payaient 11 fr. 20 c. par 100 kilogrammes, ne paieront plus que 20 centimes également. » (*Monit.* du 4 juin.)

conducteurs, bateliers, voituriers, seront, sauf leur recours l'un envers l'autre, constitués en contravention et punis solidairement, savoir :

1<sup>o</sup> Lorsque le mélange constaté sera de plus de 5 jusqu'à 10 p. c. inclusivement, d'une amende égale au double du droit d'accise sur toute la quantité falsifiée;

2<sup>o</sup> Lorsque ce mélange excédera 10 p. c., d'une amende égale au décuple du droit d'accise, outre la confiscation du sucre compris dans le document et des moyens de transport.

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

Pour un plomb,	25 c.
Pour deux,	40
Pour chaque plomb en sus,	10

Les plombs sur bâches et écoutes seront payés tous à 25 c.

Néanmoins, le plombage pour les caisses de sucre candi ne sera que de dix centimes par caisse de 25 kilogrammes ou au-dessous, et de vingt centimes par caisse d'un poids supérieur.

15. Outre les objets prohibés énoncés dans la quatrième catégorie (état B), il est réservé au Roi, dans l'intervalle des sessions législatives, et sauf à donner communication de ces dispositions aux Chambres, lors de leur plus prochaine session, de ranger sous cette prohibition telle autre marchandise ou denrée, à l'égard desquelles l'intérêt de l'État ou celui de l'industrie et du commerce pourrait rendre cette disposition nécessaire.

Les dispositions prises par le Gouvernement, en vertu des pouvoirs que lui confère le présent

article, cesseront de plein droit leur effet immédiatement après la session pendant laquelle il en aura été donné communication aux Chambres.

16. Après les dispositions relatives à l'importation et à la vérification des marchandises, et le tout étant trouvé conforme à la déclaration, le transport en aura lieu immédiatement sans qu'on puisse emmagasiner en route, ailleurs qu'en entrepôt public, ni changer les colis ou leurs marques et numéros, sous peine d'être privé de la faveur du transit<sup>1</sup>.

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

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

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

18. Le Gouvernement est autorisé, moyennant les précautions qu'il croira devoir prescrire, à permettre que les cargaisons ou parties de car-

<sup>1</sup> Le ministre des finances avait proposé d'exiger qu'on ne pût décharger hors de la présence des employés. « Beaucoup d'objets viennent par le roulage et par les diligences, répondit M. Coghén, les employés seront-ils toujours présents à l'arrivée des voitures? Une diligence vient de Paris; elle porte des marchandises qu'une autre diligence qui part pour la Hollande doit emporter; ce genre de transit ne pourrait donc plus avoir lieu. Pour ne pas mettre d'entraves au commerce, je proposerai la rédaction suivante : — « Le transport en aura lieu immédiatement sans qu'on puisse emmagasiner en route autrement qu'en entrepôt public. » Le ministre des finances se rallia à cette proposition en disant : « Je conviens qu'il n'y a pas d'inconvénient à autoriser

le simple déchargement immédiat d'une voiture sur une autre hors de la présence des employés, mais je craindrais qu'en formulant la disposition d'une manière trop générale on ne donnât le moyen et le temps de substituer dans les colis une marchandise à une autre. S'il est bien entendu que décharger la marchandise doit s'entendre dans le sens que M. Coghén donne à cette expression, c'est-à-dire, doit s'entendre du placement immédiat des objets, d'un moyen de transport sur un autre, je ne verrais pas d'inconvénient à supprimer la restriction que j'avais mise. — Quant à l'emmagasinage, il ne faut pas permettre qu'il ait lieu dans un local particulier; car sans cela ce serait livrer les marchandises à qui voudrait en abuser. » (Monit. du 4 juin.)

gaison des navires arrivant aux ports d'Anvers et d'Ostende, sans entrer plus avant dans le pays, et qui sont en destination pour les ports étrangers, soient conservées à bord et sans déchargement jusqu'au moment de leur réexportation par le même navire; cette exception ne s'accordera toutefois que pour les marchandises de la première catégorie.

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

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

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

21. Les marchandises étant présentées dans le délai prescrit au dernier bureau de sortie indiqué sur les acquits-à-caution, les préposés commis à la visite s'assureront d'abord de l'état des cordes et plombs; ceux-ci ayant été reconnus sains, intacts et sans aucune altération, ils pourront, si cela est jugé nécessaire, procéder à la vérification des marchandises renfermées dans les colis, soit par visite sommaire, soit par visite détaillée et approfondie, ainsi que par confrontation avec les échantillons levés au premier bureau. Si cette vérification ne donne lieu à aucune observation, et si l'identité des dites marchandises et leur conformité en poids, en nombre et en mesure sont dûment reconnues, ils en constateront les résultats sur ces documents, qu'ils remettront de suite au receveur, revêtus de leur certificat de visite et de vérification; ce dernier en fera inscription sur un registre à ce destiné, après quoi les marchandises couvertes par les acquits-à-caution seront, sans désemparer, dirigées, et, au besoin, convoyées, au moins par deux préposés, par la route indiquée, jusqu'au territoire étranger, où ils attesteront l'exportation réelle sur ces mêmes documents, avec indication du jour et de l'heure auxquels elle aura eu lieu.

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

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

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

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

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

23. Si cependant la différence n'existe que dans la quantité seulement de marchandises non soumises aux accises, lorsque du reste l'identité n'en sera pas douteuse, l'amende, dans ce cas, sera réduite au montant du double droit d'importation sur la quantité formant la différence, et au simple droit si cette différence n'excède pas 4 p. c. de toute la quantité comprise dans le document. Dans ce dernier cas, la sortie en transit ne sera pas refusée, sauf à faire mention de la différence dans le certificat de décharge, afin que le receveur du lieu de la délivrance en recouvre de l'expéditeur les droits d'importation, si cette différence est en moins, et les droits d'exportation, si elle est en plus.

24. Les déclarans sont tenus de fournir les

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

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

25. Toute déviation de la route directe déterminée pour le transport, tout déchargement de marchandises déclarées en transit, ou changement de moyens de transport opéré sans que le capitaine, batelier ou conducteur en ait instruit les préposés avant le commencement de la vérification au bureau de sortie, tout bris, rupture ou altération soit entier, soit partiel des scellés, des plombs ou des cordes auxquelles ils sont attachés, ainsi que leur rajustement frauduleux, entraînera, par le fait, l'annulation du transit avec amende du double droit d'importation ou d'accise le plus élevé, sur toute la quantité mentionnée au document, à charge des assujettis prédésignés; le capitaine, batelier ou conducteur étant d'ailleurs responsable de cette amende, sauf recours contre qui il appartient, l'administration ne sera point tenue de mettre en cause d'autres intéressés; sans préjudice toutefois à son action contre eux, tant pour cette pénalité que pour des amendes et confiscations

applicables à la fraude dont l'un ou l'autre de ces faits serait accompagné.

Si cependant il était reconnu que le bris, la rupture ou l'altération des scellés, des plombs ou des cordes auxquelles ils sont attachés, fût l'effet d'un accident dont les intéressés auraient prévenu les préposés avant que la vérification ne fût commencée, et que d'ailleurs cet accident ne décelât aucun indice de fraude, mais seulement une négligence ou une imprudence, il ne sera appliqué pour ce fait qu'une amende de 50 f. par transport, et l'administration autorisera la continuation du transit, en prescrivant les précautions nécessaires <sup>1</sup>.

Aucune amende ne sera exigible si l'accident est l'effet d'une force majeure dûment constatée.

26. L'administration aura la faculté de faire apposer une estampille sur les tissus qui en sont susceptibles, et de la faire biffer au bureau d'exportation. Dans le cas de cette apposition, l'absence, l'altération ou la non-représentation dûment constatée de cette marque d'identité, sera considérée et punie comme la substitution ou soustraction des marchandises <sup>2</sup>.

27. A moins que l'administration n'y consente, la sortie des marchandises sur un chemin neutre ou une voie mitoyenne ne suffira par pour en consommer l'exportation; à défaut de ce consentement, il devra toujours être constaté qu'elles ont été réellement introduites sur le territoire d'un pays limitrophe, ou qu'elles ont été transportées au-delà du rayon maritime des douanes <sup>3</sup>.

<sup>1</sup> « L'amende devra toujours être prononcée par les tribunaux, disait le ministre des finances; mais quant à déclarer que la rupture est l'effet d'un accident, cette appréciation est et doit être abandonnée à l'administration, qui est libre de déclarer que la marchandise restera en consommation, ou de permettre la continuation du transit. » Le projet portait donc: si cependant il était reconnu par l'administration; ces mots par l'administration furent supprimés à la demande de M. Dumortier pour que si l'administration ne veut pas reconnaître les circonstances favorables, la question puisse être soumise aux tribunaux. (Monit. du 5 juin.)

« Par suite de l'accident survenu, le colis peut se trouver dans un état tel qu'on ne puisse pas sans danger le laisser ainsi entre les mains du voiturier ou du batelier pour en continuer le transit; l'emballage du colis peut se trouver dans un état tel qu'on pourrait impunément soustraire les marchandises qui y sont renfermées. Vous comprenez que l'administration doit se réserver la faculté d'autoriser la continuation du transit, en ordonnant que le colis sera remis dans un état convenable. — D'après ces explications et pour éviter toute fautive interprétation, on pourrait modifier la rédaction comme suit: « L'administration autorisera la continuation du transit en prescrivant les précautions nécessaires. »

Explication du ministre des finances (*Moniteur* du 11 juin, supplément.)

« M. le ministre des finances a fait observer que cette disposition n'avait pour but que d'intéresser le voiturier à la conservation des plombs, et d'empêcher toute tentative de fraude ou de substitution de sa part; qu'on ne pouvait obtenir cet intérêt du voiturier à la conservation des plombs que par une sanction pénale contre sa négligence, et que d'ailleurs la voie de transaction permettra à l'administration de modérer et même de remettre entièrement cette peine lorsqu'il ne se présentera aucun danger à en agir ainsi. » Rapport de la section centrale (*Monit.* du 8 mai.)

<sup>2</sup> « L'estampille facultative dont nous parlons dans l'article 26, est en partie la conséquence de la loi du 31 juillet 1834 sur les toiles (art. 6, § 2), dans laquelle vous avez déclaré que les tissus de fil seront estampillés. Cette faculté laissée à l'administration n'est pas de nature à gêner la marchandise; l'estampille s'applique avec des substances qui n'adhèrent pas d'une manière ineffaçable aux tissus; nous croyons qu'il est important de laisser cette faculté à l'administration, sauf à en user dans des cas fort rares. » Explication du ministre des finances (*Monit.* du 6 juin.)

<sup>3</sup> D'après le projet la constatation de l'introduction

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

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

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

sur le territoire étranger était toujours exigée; cette constatation devient facultative pour l'administration sur les observations de M. Cogen, qui justifia ce changement de la manière suivante : « Dès l'instant que vous faites une obligation au Gouvernement d'exiger la preuve que la marchandise a été introduite sur le territoire étranger, vous rendez le commerce d'interlope absolument impossible. Il existe des territoires neutres qui n'appartiennent à aucune des nations qui nous environnent et qui n'appartiennent pas non plus à la Belgique; cela a donné lieu à de grands abus, et il faut que le Gouvernement soit armé de la puissance nécessaire pour empêcher qu'ils ne se renouvellent. L'article en discussion a pour but de donner ce moyen, cette puissance au Gouvernement, mais cet article lui fait une obligation de ce qui, à mon avis, doit lui être facultatif, et c'est en cela que la disposition est vicieuse, car il est des localités où il n'y aura aucun inconvénient à ce que telle marchandise cesse d'être sous la surveillance de la douane dès qu'elle aura dépassé la frontière, et cependant, d'après l'article qui nous occupe, le Gouvernement devra toujours exiger que des douaniers accompagnent les marchandises jusqu'à ce qu'elles soient parvenues sur le territoire d'un pays limitrophe; c'est là, Messieurs, dire en d'autres termes que les douaniers belges formeront le premier poste de la douane de nos voisins. Les nations qui nous environnent ne sont pas si attentives pour nos intérêts, elles facilitent au

ils seront considérés alors comme n'ayant pas été exportés, et le capitaine sera puni de ce chef d'une amende égale au décuple du droit d'importation.

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

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

32. Si les intéressés, avant toutefois qu'aucune contravention soit découverte, renoncent, dans le terme accordé par l'acquit-à-caution pour le transport des marchandises, à la faveur du transit, pour autant que les marchandises ne soient point prohibées à l'importation, et s'ils rapportent, avant l'expiration de ce terme, au bureau de la délivrance, l'acquit-à-caution, muni d'un certificat de deux préposés constatant, non-seulement que les marchandises sont restées dans le pays, mais encore que les plombs ou cachets, après avoir été reconnus intacts, ont été enlevés par

contraire l'introduction en Belgique des marchandises qu'elles ont intérêt à y laisser pénétrer, nous ne devons donc pas passer la complaisance aussi loin que de les aider à surveiller leurs frontières. » (*Monit.* du 6 juin.)

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

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

« Sans ce moyen on éluderait trop facilement les droits d'entrée élevés, par des déclarations simulées de transit soumises au droit minime, et dont on n'effectuerait pas l'exportation des marchandises qu'elles comprennent. » Rapport de la section centrale. (*Monit.* du 8 mai.)

eux, le cautionnement sera annulé après l'acquittement du surplus des droits mentionnés à l'article qui précède.

33. Si les marchandises de la première catégorie n'étaient pas imposées à l'importation à un droit de plus d'un demi p. c. ou de 30 centimes le quintal métrique, l'administration pourra, si elle juge les intérêts du trésor suffisamment garantis, faire délivrer des acquits de paiement et dispenser du plombage, pourvu que l'exportation ait lieu dans le délai qui sera fixé sur ces acquits, lesquels seront retirés au bureau de sortie, mais ne devront plus être reproduits à celui de la délivrance.

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

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

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

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

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

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

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

36. Sont toutefois exceptées de l'application de ce droit, mais soumises au régime du transit,

1<sup>o</sup> Les marchandises désignées dans l'état annexé à la présente loi sous l'état D, qui demeureront soumises à un droit de transit spécial indiqué pour chacune d'elles ;

2<sup>o</sup> Celles dont le transit est déclaré libre et qui sont indiquées dans l'état C.

« Aux dispositions législatives auxquelles la loi ne devait pas déroger quant à leurs mesures spéciales, le projet ajoutait l'arrêté du 7 août 1834 : la section centrale proposa la suppression de l'indication de cet arrêté, par les motifs suivants :

« Les lois du 31 juillet n'étant aucunement modifiées, les arrêtés qui ne font que régler l'exécution de ces lois ne le sont point aussi, et continuent par conséquent d'être obligatoires. L'un est ici la conséquence de l'autre, et en suite de cela, si ces arrêtés ont été pris dans les limites des pouvoirs du Gouver-

37. Le Gouvernement, dans l'intervalle des sessions législatives, et sauf à donner communication aux Chambres, lors de leur plus prochaine session, des dispositions qu'il aura prises, pourra diminuer les droits de transit et accorder la franchise entière de ces droits en faveur du commerce et de l'industrie nationale, ou en faveur du commerce d'une puissance voisine qui offrirait sous ce rapport à la Belgique une parfaite et entière réciprocité.

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

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

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

Elles ne dérogent point toutefois aux mesures spéciales établies par les lois du 31 juillet 1834 et du 31 décembre 1835 (*Bulletin officiel*, nos 626, 627 et 866), en ce qui concerne les céréales, les toiles et le bétail <sup>1</sup>.

59. Il pourra être transigé par l'administration, ou d'après son autorisation, sur toutes contraventions à la présente loi, toutes et autant de fois que l'affaire sera accompagnée de circonstances atténuantes, ou qu'on pourra raisonnablement supposer que la contravention doit être attribuée plutôt à une négligence ou erreur qu'à l'intention de fraude préméditée.

Mandons et ordonnons, etc.

Contresigné par le ministre des finances,

E. D'HUART.

nement, il y a non-seulement inutilité de les sanctionner par la loi, mais ce serait même, en quelque sorte, porter atteinte à la prérogative royale que de le faire, puisqu'alors ces arrêtés, ainsi devenus lois, ne pourraient plus être modifiés qu'avec le concours de la législature, quand bien même les modifications, que le Gouvernement voudrait y faire, rentreraient absolument dans l'exécution de la loi et par conséquent dans les attributions du pouvoir exécutif. » Rapport de la section centrale. (*Monit.* du 8 mai.)

ÉTAT litt. A *des marchandises d'accises non prohibées au transit et rangées dans la 3<sup>e</sup> catégorie.*

- 1<sup>o</sup> Bière ;
- 2<sup>o</sup> Sucre brut ;
- 3<sup>o</sup> Vin.

ÉTAT litt. B *des marchandises prohibées au transit (4<sup>e</sup> catégorie).*

MARCHANDISES SUJETTES AUX ACCISES.

- 1<sup>o</sup> Boissons distillées ;
- 2<sup>o</sup> Saumure, sel brut et raffiné<sup>3</sup> ;
- 3<sup>o</sup> Sucre raffiné 4.

<sup>1</sup> « On avait inséré dans le n<sup>o</sup> 2 ces mots à l'exclusion du sucre raffiné, parce que l'on avait reconnu qu'il y a entre le sucre brut et le sucre raffiné une qualité intermédiaire, c'est le sucre qui a subi une première préparation et qui ne peut encore passer pour du sucre raffiné. Mais maintenant qu'il résulte de l'explication soulevée dans cette Chambre, que le sucre qui aura reçu une préparation quelconque ne sera pas admis au transit, il ne pourra y avoir lieu à aucun doute et l'administration tiendra la main à ce que le sucre brut seul passe en transit. » Explication du ministre des finances. (*Monit.* du 3 juin.)

<sup>2</sup> M. Le ministre des finances a dit à ce sujet : « L'expérience a démontré la nécessité de prohiber les boissons distillées en transit. La fraude considérable qui se fait avec la plus grande facilité sur les spiritueux a ouvert les yeux à l'administration. — Rien n'est plus facile que de substituer l'esprit fait avec des pommes de terre aux esprits venus de France. Il est impossible, et les procès qu'a perdus l'administration l'ont prouvé, de distinguer l'esprit de marc de raisin d'avec l'esprit de pommes de terre, quand la force des deux spiritueux est la même. Cette seule condition a au moins suffi pour donner gain de cause aux fraudeurs contre l'administration dans les procès qu'elle leur avait intentés. » (*Monit.* du 3 juin.)

<sup>3</sup> « Nous avons prohibé la saumure, a dit le ministre des finances, parce que l'on comprend que l'on ne peut faire passer cet article en transit que dans l'intention de frauder. Dans quel but transporterait-on de l'eau saumâtre, si ce n'est pour chercher à substituer de l'eau à la substance salée? Il serait trop difficile à l'administration de vérifier l'altération qui se serait faite d'un bureau à l'autre. » (*Monit.* du 3 juin.)

<sup>4</sup> « On comprendra pourquoi le sucre raffiné est prohibé au transit. Il n'est pas d'article qui présente plus d'appât à la fraude. Qu'il me suffise de rappeler que le droit sur les cent kilogrammes de sucre raffiné est de 60 francs. L'on comprendra les bénéfices énormes que la fraude peut réaliser en substituant une denrée quelconque au sucre raffiné. On croirait à peine l'adresse avec laquelle cette fraude s'opère et la difficulté qu'il y a pour les employés de l'administration de la déjouer. Il me semble que la seule considération du droit de 60 fr. sur les 100 ki-

MARCHANDISES NON SUJETTES AUX ACCISES.

1<sup>o</sup> Armes et munitions de guerre : le transit n'en est permis que par les bureaux des frontières vers les pays qui sont en paix avec la Belgique ;

2<sup>o</sup> Drilles et chiffons ;

3<sup>o</sup> Fers, savoir :

Minerai<sup>5</sup>, fontes en gueuse, en plaque ou en autre forme non ouvrée, battus ou étirés, en barres, verges et carillons, y compris les barres à rainure dites rails et tôles, ancras coulés et battues, vieux fers, ferraille et mitraille<sup>6</sup> ;

4<sup>o</sup> Pierres à diguer<sup>7</sup> ;

logrammes de sucre raffiné suffit pour justifier la prohibition de cet article au transit. » Explication du ministre des finances. (*Monit.* du 3 juin.)

<sup>5</sup> « Le minerai de fer se produit sous différentes formes et notamment en parcelles extrêmement menues. On pourrait donc introduire un sable rouge ressemblant au minerai de fer et substituer à ce sable du minerai. Cette fraude serait très facile. Je ne sais pas d'ailleurs à quoi servirait d'autoriser le transit du minerai, sinon à favoriser la fraude ; car dans tous les pays on prohibe la sortie de cette matière première. » Explication du ministre des finances. (*Monit.* du 3 juin.)

<sup>6</sup> « Vous voyez, a dit au sujet de cette disposition le ministre des finances, que de cette manière nous n'excluons que le fer non ouvré sortant des usines. Pour celui-là, nous avons intérêt à l'exclure ; il est possible que le haut prix du fer ne se maintienne pas. Quand les chemins de fer seront achevés, quand différentes usines importantes seront construites, le prix du fer pourra fort bien baisser. Nous avons en tout cas intérêt à ne pas en permettre le transit, alors que nous pouvons éviter par là une concurrence nuisible à notre forgerie. Tolérer le transit du fer, ce serait en effet nous créer une concurrence ; ce serait favoriser à notre détriment la vente des fers étrangers sur les marchés de nos voisins ; nous pourrions, à cette occasion, vous signaler un exemple des effets du transit des fers ; l'ouverture d'un bureau de douanes en France, opérée dans une zone déterminée par le gouvernement français pour l'avantage exclusif de nos établissemens métallurgiques, a favorisé l'introduction et la vente en France de certains fers étrangers en concurrence nuisible pour les fers de notre pays. Ne sommes-nous donc pas fondés à dire qu'autoriser le transit du fer ce serait souvent favoriser à notre détriment la vente du similaire étranger? » (*Monit.* du 3 juin.)

<sup>7</sup> « Les motifs qui nous ont engagé à prohiber le transit des pierres à diguer, sont très simples. D'abord nous fournissons ces pierres à diguer à la Hollande. Autoriser le transit, ce serait donner à nos voisins le moyen de venir rivaliser avec nous dans ce débouché. Nous fournissons ces pierres à bon compte à la Hollande, et nous avons intérêt à ne pas en faire baisser le prix à notre désavantage. — La disposition qui autoriserait le transit pourrait, d'ail-

5<sup>o</sup> Poudre à tirer ;6<sup>o</sup> Vinaigre de toute espèce .

Le dépôt et le transit des objets prohibés restent permis dans les entrepôts libres, sous la condition que l'importation et l'exportation en soient effectuées respectivement et exclusivement par le port même de l'entrepôt dans lequel ces objets seront entrés, conformément à la loi du 31 mars 1828 .<sup>2</sup>

**ÉTAT litt. C des marchandises libres au transit.**

1<sup>o</sup> Animaux sauvages ;2<sup>o</sup> Légumes verts et secs, à l'exception de ceux qui sont tarifés spécialement ;3<sup>o</sup> Monnaie de cuivre ;4<sup>o</sup> Or et argent monnoyé ;

Idem en barre, lingots et masse et en poudre.

Idem objets d'orfèvrerie et vaisselle d'or et d'argent ouvrés, mais rompus ;

5<sup>o</sup> Pierres gemmes et pierres précieuses non montées ;6<sup>o</sup> Statues et bustes de marbre ;7<sup>o</sup> Tableaux.

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

NATURE DES MARCHANDISES.	UNITÉS SUR LESQUELLES PORTENT LES DROITS.	DROITS DE TRANSIT.
1 <sup>o</sup> Ardoises,	Les 1,000 en nombre,	fr. 1 60
2 <sup>o</sup> Bois (merrain à panneau) <sup>3</sup> ,	Les 100 en nombre,	30
3 <sup>o</sup> Charbon de terre,	Les 1,000 kilogrammes,	6
4 <sup>o</sup> Chaux,	Le tonneau de mer de 100 hectolitres,	Éteinte, 6 Non éteinte, 10
5 <sup>o</sup> Chevaux,	Par tête,	4
» Poulains,	Par tête,	4
6 <sup>o</sup> Draps et casimirs,	Les 100 kil.	8
7 <sup>o</sup> Livres,	Les 100 kil,	10
8 <sup>o</sup> Mulets,	Par tête,	4

*Disposition spéciale.*

Le Gouvernement est autorisé à permettre, par réciprocité, le transit des ardoises de France, par la Meuse et la Sambre, aux mêmes droits et conditions que la France admettra le transit des ardoises belges par la Seumoy et la Meuse. <sup>4</sup>

leurs, tourner au profit de la fraude, et cette fraude serait très facile; car, en plaçant dans un bâtiment une masse de pierres à diguer, et au-dessous de celles-ci des marchandises frappées d'un haut droit, telles que des soieries ou des spiritueux, on soustrairait ces introductions à la vigilance des employés; et, en effet, à moins de faire décharger chaque fois toutes ces pierres, ce qui serait à peu près impossible, l'on ne saurait garantir que les dites marchandises ne seraient pas déversées dans le pays par le moyen du transit de ces pierres. » Paroles du ministre des finances. (Monit. du 3 juin.)

<sup>1</sup> « Le droit de transit est assez élevé aujourd'hui sur les différentes espèces de vinaigres étrangers, à dit, dans la discussion, le ministre des finances; toutefois comme nous faisons dans le pays un vinaigre de pommes qui n'a aucune espèce de valeur marchande, mais qui sert aux habitans des campagnes, on pourrait impunément substituer au vinaigre étranger introduit par le transit, ce vinaigre de pommes, sans qu'on pût constater la fraude; ce qui frustrerait le trésor de ses droits. — Voilà le motif de la prohibition de transit du vinaigre. » (Monit. du 3 juin, supplément.)

<sup>2</sup> « Le but de la disposition est de bien faire comprendre que les marchandises entrées dans un entrepôt libre doivent ressortir par le bureau par

lequel elles sont entrées. C'est ainsi qu'il faut entendre la loi de 1828, mais elle ne s'exprime pas d'une manière assez formelle, quoiqu'on l'ait toujours exécutée ainsi. . . . Ceci tranchera tout doute, s'il pouvait en exister. » Explications du ministre des finances. (Monit. du 3 juin, supplément.)

<sup>3</sup> « Le bois de merrain à panneau est un bois pour la menuiserie, c'est une matière première importante que nous fraillons de 10 fr. à la sortie; mais l'autre merrain nous ne le fraillons que du droit minime appliqué généralement aux marchandises non spécifiées. » Explications du ministre des finances. (Monit. du 6 juin.)

<sup>4</sup> « L'observation mentionnée au tableau D comme disposition spéciale, justifie la conservation du droit actuel. Vous comprenez qu'en le maintenant à un taux gênant pour la navigation par la Meuse et la Sambre, nous mettons la France dans le cas de réclamer l'abaissement du droit de transit des ardoises par notre territoire, et nous conservons ainsi l'espoir d'arriver par réciprocité à l'abaissement de ce droit de transit, tandis que si nous allions faire de nous-même cette concession dans la loi, nous ne serions plus armés d'un moyen d'obtenir de la France ce qu'une juste réciprocité semble nous promettre. » Explications du ministre des finances (Monit. du 6 juin.)