

A

( N° 47. )

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 28 NOVEMBRE 1848.

---

### T R A N S I T

---

#### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

De tout temps et dans les différents États soumis à un régime de douane, on a envisagé comme une source d'avantages nombreux et considérables, le passage des marchandises étrangères par le territoire du pays. Il fallait néanmoins éviter un écueil, et des craintes se sont manifestées : on a prétendu, en effet, qu'en favorisant l'écoulement des produits étrangers, on constituait un élément de concurrence nuisible aux produits similaires de l'industrie nationale; mais cette opinion qui pouvait paraître fondée, alors que le commerce n'avait pas le choix des voies de communication, a beaucoup perdu de sa valeur, en thèse générale, aujourd'hui que, dans tous les États, on rivalise d'efforts et de sacrifices pour attirer le transit, en le dégageant de toutes les entraves inutiles et en lui offrant des moyens de transport prompts, sûrs et économiques.

En France, par exemple, une ordonnance du 10 décembre 1842 a supprimé le droit de transit, qui était de 25 centimes par 100 kilogrammes ou de 15 centimes par 100 francs de valeur, au choix du déclarant.

En Hollande, le régime de 1822, qui assujettissait chaque espèce de marchandises à un droit spécial, a été remplacé par la loi du 19 juin 1845, qui, tout en maintenant quelques droits spéciaux, établit un droit général de 10 cents par 100 kilogrammes ou par 100 florins de valeur.

Le Zollverein a aussi, dans ces derniers temps, modifié son régime de transit d'une manière favorable au commerce.

Pendant que la Belgique faisait partie de l'ancien royaume des Pays-Bas, le transit y a été successivement régi par les lois du 5 octobre 1816, du 12 mai 1819 et du 26 août 1822.

D'après la loi de 1816, celui des droits d'entrée ou de sortie qui était le plus élevé constituait le droit de transit; toutefois, il était facultatif au déclarant de se

libérer en payant 5 p. % de la valeur. Ce droit fut maintenu par la loi de 1819 qui établit en outre des droits spéciaux plus élevés pour quelques articles. La loi de 1822 soumit chaque espèce de marchandises à un droit spécial généralement modéré et s'élevant rarement à 5 p. % de la valeur.

Ce régime resta en vigueur jusqu'au 18 juin 1856, date de la loi qui rétablit en principe, un droit général porté à 15 centimes par 100 francs de valeur, et à 20 centimes par 100 kilogrammes ou par hectolitre, en laissant au déclarant la faculté de se libérer, dans tous les cas, par le payement du droit de 15 centimes par 100 francs de valeur.

Cette loi, adoptée peu de temps après celle du 1<sup>er</sup> mai 1854 qui a décrété notre système de chemins de fer, contenait quelques unes des améliorations rendues possibles par la création de nouveaux moyens de transport; mais ce n'est que plus tard, et successivement, que ces améliorations ont pu être étendues par application de la loi du 18 juin 1842, qui permet au Gouvernement de modifier le régime de transit.

A l'occasion des prorogations successives de cette loi qui n'avait d'effet que pour un an, les Chambres ont exprimé le désir de voir consacrer d'une manière définitive les nouvelles dispositions introduites dans le régime de transit par le pouvoir exécutif. Si ce vœu n'a pas été rempli plus tôt, c'est qu'il fallait attendre que l'expérience eût permis d'apprécier ces dispositions, d'en coordonner l'ensemble, et, au besoin, de les compléter.

Cette expérience est maintenant acquise, et le projet de loi que je viens vous soumettre, Messieurs, est destiné à accorder au transit par la Belgique toutes les facilités compatibles avec les intérêts du trésor et de l'industrie, et justifiées par les garanties que nous offrent les transports par les chemins de fer de l'État.

Liberté entière de transit ou établissement d'un droit de balance, voilà le principe du projet; l'exception consiste dans un droit spécial pour quelques marchandises et dans la prohibition absolue pour un petit nombre d'autres. On peut dire que l'ensemble des dispositions présente le régime de transit le plus large et le plus libéral qui existe dans aucun pays de l'Europe soumis à une législation douanière.

Quelques explications de détail feront apprécier l'économie du projet.

Il comprend sept chapitres.

Le premier traite du transit en général, et le divise en transit direct et transit par voie d'entrepôt, en transit par le chemin de fer et transit par toute autre voie.

Le chapitre second désigne les marchandises :

Libres au transit,  
Soumises aux droits,  
Prohibées.

Ainsi que je l'ai dit plus haut, le principe, c'est la liberté de transit; mais il a

paru au Gouvernement que dans l'intérêt de nos chemins de fer, cette liberté ne devait s'appliquer qu'aux transports qui s'effectuent par la voie ferrée.

L'exception, c'est le paiement d'un droit; mais le taux en est tellement réduit, qu'il ne forme en réalité qu'un droit de balance. Toutefois, on a reconnu qu'il était nécessaire de maintenir un droit spécial, pour quelques articles seulement, afin de ne pas exposer certains de nos produits aux effets de la concurrence des produits similaires étrangers.

La prohibition absolue ne frappe qu'un petit nombre de marchandises. Elle se justifie également par l'intérêt de l'industrie nationale.

Les formalités de douane font l'objet du chapitre troisième.

Lorsque le transit s'effectue par les chemins de fer de l'État, les marchandises restent constamment sous la surveillance des agents du Gouvernement, et les formalités ont pu être presque entièrement supprimées. C'est ainsi que les feuilles de route du chemin de fer tiendront lieu de déclaration, qu'il ne sera pas exigé de caution, et qu'en principe, aucune vérification ne sera opérée ni à l'entrée ni à la sortie. Et, veuillez le remarquer, Messieurs, en Belgique, le transit par le chemin de fer présente seul une importance réelle. Il est donc vrai de dire que notre régime de transit sera entièrement libre, puisqu'il n'y aura plus de droit à payer, ni de formalités douanières à remplir.

Aucun pays voisin n'offre de pareils avantages au commerce de transit. Partout ailleurs, en France même, tout en supprimant le droit, on a maintenu l'obligation de déclarer les marchandises en détail, de les soumettre à une vérification, de lever un acquit de transit, de fournir caution, et de supporter les frais et la gêne du plombage et du convoi.

Et cependant une expérience de plusieurs années est venue prouver que le régime que nous voulons établir, et dont le principe a été posé par les arrêtés du 20 août 1842 et du 5 juin 1843, peut être consacré définitivement par la loi, sans craindre aucun abus.

Quant au transit par les voies ordinaires, les formalités sont également simplifiées, mais dans une certaine mesure : il a fallu maintenir des moyens de surveillance et de vérification propres à prévenir ou à réprimer la fraude.

Le chapitre quatrième détermine les cas où les frais de vérification, de plombage et de convoi sont à la charge du commerce.

Ces frais sont réduits de manière à n'être généralement que le remboursement d'une avance faite par les agents de la douane. On ne peut pas les laisser pour le compte de ces agents qui, pour la plupart, sont des employés inférieurs n'ayant que de modiques appointements.

D'un autre côté, il ne peut pas être question de les faire supporter par le trésor, parce qu'il en résulterait de nombreuses écritures d'une vérification et d'un contrôle difficiles. D'ailleurs, acquittés en détail par chaque intéressé, ils se réduisent à de faibles sommes, et ne peuvent donner lieu à des réclamations raisonnables,

tandis que réunis pour tout le royaume, ils formeraient une charge assez considérable pour le trésor.

Les pénalités font l'objet du chapitre cinq. Elles sont, en général, plus légères que celles de la législation actuelle. Toutefois, les fausses déclarations pour le transit continueront à être frappées des peines prononcées pour les fausses déclarations à l'entrée. Les intérêts du trésor, ceux du commerce loyal et de l'industrie veulent qu'en pareil cas les tentatives de fraude soient sévèrement réprimées.

Le chapitre sixième contient des dispositions générales dont plusieurs rendent quelques explications utiles.

En donnant aux employés du chemin de fer qualité pour constater les contraventions en matière de transit, la loi permettra de diminuer le nombre des convoyeurs de la douane, et de réaliser une économie.

Le droit de préemption a dû être maintenu parce qu'il se lie intimement à notre système douanier dont les principes doivent rester en harmonie avec le régime de transit. C'est d'ailleurs une garantie nécessaire contre les abus qui pourraient résulter de la faculté de renoncer au transit. Si les agents de l'administration n'étaient pas investis de ce droit, la valeur des marchandises déclarées au transit pourrait être dissimulée; le déclarant renoncerait ensuite au transit et n'aurait à payer les droits d'entrée que d'après cette valeur. On comprend combien cette manière de procéder compromettrait les intérêts du trésor et ceux de l'industrie.

Bien que destiné à rendre définitives les différentes améliorations qui ont été introduites dans le régime de transit par des arrêtés royaux, le projet de loi peut n'avoir pas tout prévu. L'expérience ou des circonstances extraordinaires peuvent rendre certaines modifications utiles, nécessaires, urgentes. Il convient que le Gouvernement puisse les prescrire immédiatement, sauf à les soumettre ensuite à l'approbation de la législature.

Certaines dispositions du projet de loi peuvent être contraires à des conventions ou traités de commerce ou de navigation avec d'autres états. Il a donc fallu dire que la loi ne dérogera point à ces traités ou conventions.

Le chapitre septième contient une disposition transitoire. Elle consiste à assimiler, au point de vue de la loi, les entrepôts libres aux entrepôts publics, et à conserver aux entrepôts libres l'attribution qui leur a été donnée par la loi du 31 mars 1828 et maintenue par celle du 18 juin 1836, à savoir la faculté de transit même pour les objets qui y sont prohibés, pourvu que l'entrée et la sortie se fassent par le port même du lieu de l'entrepôt.

Tel est, Messieurs, le résumé des principes généraux du projet de loi qui vous est soumis. La nature et nos chemins de fer ont placé la Belgique dans la situation la plus favorable pour servir d'intermédiaire aux relations commerciales des autres pays; mais cette position topographique, et nos faciles et rapides moyens de transport ne suffiraient pas pour attirer chez nous le transit, si le commerce restait soumis aux nombreuses et gênantes formalités qui constituent

encore le régime de douane en matière de transit, dans la plupart des autres états. Le Gouvernement a donc pensé qu'il fallait entrer dans une voie large et libérale; mais alors même qu'il propose les facilités les plus grandes et les plus complètes, il a compris la nécessité de les concilier avec les intérêts de l'industrie nationale, en maintenant de rares prohibitions et quelques droits spéciaux. Aller au-delà de ces réserves, serait se priver gratuitement et fort mal à propos des avantages du commerce de transit, puisque l'on ne changerait en rien les conditions de concurrence des produits étrangers qui suivraient d'autres voies pour arriver aux lieux de consommation.

Je joins à l'appui de cet exposé comme documents à consulter :

1° La loi du 18 juin 1842 qui autorise le Gouvernement à modifier le régime de transit :

2° Les différents arrêtés royaux pris en vertu de cette loi.

*Le Ministre des Finances,*  
**FRÈRE-ORBAN.**

---

## **PROJET DE LOI.**

---

**LÉOPOLD, ROI DES BELGES,**

A tous présents et à venir, salut.

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

**NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :**

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

### **CHAPITRE PREMIER.**

#### **TRANSIT EN GÉNÉRAL.**

#### **SECTION PREMIÈRE.**

#### **Définition du transit.**

#### **ARTICLE PREMIER.**

Le transit est le passage de marchandises par le territoire du royaume.

## SECTION II.

**Modes de transit.**

## ART. 2.

Il y a deux modes de transit :

Le transit direct ;

Le transit par entrepôt.

## ART. 3.

§ 1. Le transit direct est celui qui s'effectue sans l'admission des marchandises en entrepôt.

Il a lieu :

a. Par le chemin de fer de l'État ;

b. Par toute autre voie.

§ 2. Le transit direct par le chemin de fer de l'État se fait :

a. A l'entrée, par le chemin de fer, en sortant par cette voie ou par mer ;

b. A l'entrée, par mer, en sortant par cette voie ou par le chemin de fer.

§ 3. Les entrées et les sorties par les eaux intérieures de la Hollande sont assimilées à celles qui s'effectuent par mer.

§ 4. Le transit direct par toute autre voie se fait sans distinction de mode d'entrée ou de sortie.

## ART. 4.

Le transit par entrepôt s'entend de la réexportation de marchandises entreposées.

## SECTION III.

**Bureaux ouverts au transit et voies à suivre.**

## ART. 5.

§ 1. Le Gouvernement désigne les bureaux ouverts au transit et les voies à suivre pour traverser le rayon de douane.

§ 2. Ne sont admises à transiter que les marchandises déclarées à l'un de ces bureaux, avant le déchargement et la vérification pour le transit ou pour un entrepôt.

## CHAPITRE II.

**MARCHANDISES LIBRES, IMPOSÉES OU PROHIBÉES AU TRANSIT.**

## SECTION PREMIÈRE.

**Marchandises libres au transit.**

## ART. 6.

Sont admises au transit en exemption des droits :

1° Par le chemin de fer de l'État :

Les marchandises de toute espèce, excepté celles dont parle

a. Directement ;

b. Par un entrepôt franc ou public relié à cette voie par un embranchement, pourvu que l'arrivée en entrepôt ait lieu par mer ou par le chemin de fer de l'État.

2° Sans distinction de voies :

Les marchandises libres, tant à l'entrée qu'à la sortie.

3° Les marchandises de toute espèce importées par mer, sous pavillon quelconque, et transbordées à Anvers ou à Ostende sur d'autres navires pour être immédiatement réexportées par le port même d'importation.

## SECTION II.

### Marchandises imposées au transit.

#### ART. 7.

Sans préjudice des dispositions des art. 6, 8 et 9, les marchandises de toute espèce sont admises au transit moyennant le droit de 10 centimes par 100 francs de valeur.

Toutefois, celles qui sont tarifées au poids, au nombre ou à la mesure, sont soumises au droit de 10 centimes par unité servant de base au droit d'entrée, à moins que le déclarant n'opte pour le droit à la valeur.

#### ART. 8.

Les marchandises désignées ci-après sont soumises à des droits spéciaux de transit, savoir :

Charbons de terre	} arrivant d'une partie d'un État limitrophe et destinés pour une autre partie du même État, les 1,000 kilog. . . . .	0 40
		Autrement, id. . . . .
Chevaux et poulains, par tête . . . . .		4 00
Draps, casimirs et tissus similaires où la laine domine, les 100 kilogrammes . . . . .		8 00
Pierres : ardoises, les 1,000 pièces . . . . .		1 60

## SECTION III.

### Marchandises prohibées au transit.

#### ART. 9.

Sont prohibées au transit les marchandises désignées ci-après, savoir :

1° Sans distinction de voies :

Fers : minerai, fonte en gueuses, en plaques ou sous toute autre forme non ouvrée; fer battu ou étiré, en barres, en verges et carillons, y compris les barres à rainures, dites rails; tôles; ancras coulées et battues; vieux fers, ferraille et mitraille;

Poudre à tirer ;

Poissons de mer similaires de ceux de la pêche nationale ;

Sel brut ou raffiné, eau de mer et saumure ;

Sucre raffiné, sirops et mélasse.

2° Par toute autre voie que celle indiquée :

a. Au n° 1, *litt. a* de l'art. 6 :

Bestiaux : bœufs, vaches taureaux, taurillons, bouvillons, génisses, veaux, moutons, agneaux, cochons ;

Drilles et chiffons.

b. Au n° 1, *litt. a* et *b* du même article :

Boissons distillées et liqueurs soumises à l'accise ;

Vinaigres de toute espèce.

### CHAPITRE III.

#### FORMALITÉS DE DOUANE.

##### SECTION PREMIÈRE.

##### Transit direct par le chemin de fer de l'Etat.

##### ART. 10.

§ 1. Les marchandises transitant par le chemin de fer de l'État, selon le mode du § 2, *litt. a*, de l'art. 3, ne sont soumises à aucune visite, sauf le cas de suspicion de fraude ; mais elles restent sous la surveillance non interrompue de la douane.

§ 2. Le chef de convoi remet au receveur des douanes, au premier bureau de déclaration ou de déchargement à l'entrée, une feuille de route spéciale, distincte pour chaque lieu de destination.

Cette feuille tient lieu de déclaration.

§ 3. Sur la production de la feuille de route, le receveur délivre un acquit de transit, sans caution, au nom de l'Administration du chemin de fer. Il annexe ce document à la feuille de route, renferme ces pièces dans un paquet cacheté, et les remet aux employés d'escorte.

§ 4. Les marchandises transitant par le chemin de fer de l'État, selon le mode du § 2, *litt. b*, de l'art. 3, sont soumises à la déclaration et à la caution ; mais il y a dispense de visite, sauf le cas de suspicion de fraude, si elles sont contenues dans des colis fermés.

##### ART. 11.

§ 1. Les marchandises expédiées en transit direct par le chemin de fer de l'État, sont placées dans des waggons distincts, n'ayant d'autre issue que les panneaux de charge. Celles qui ne sont pas susceptibles d'être transportées dans des waggons fermés, sont chargées sur des waggons recouverts d'une bâche disposée pour cet usage.

§ 2. Les waggons ou les bâches sont fermées au moyen de cadenas ou de plombs, et le transport se fait sous l'escorte non interrompue de la douane, le tout sans frais pour le commerce.

§ 3. Sauf le cas de force majeure et le passage des plans inclinés, les convois ne peuvent être scindés.

§ 4. Tous cas de force majeure sont constatés par procès-verbal d'ordre à dresser conjointement par les employés d'escorte et par ceux du chemin de fer.

§ 5. Lorsqu'au passage des plans inclinés le convoi doit être scindé, chaque transport est convoyé par un employé d'escorte.

#### ART. 12.

§ 1. Le transport des marchandises a lieu, autant que possible, directement du bureau d'entrée au bureau de sortie, sans que les waggons puissent séjourner dans les stations intermédiaires au delà du temps nécessaire pour les haltes et la coïncidence des convois.

§ 2. Les convois qui ne peuvent franchir la frontière le même jour, restent la nuit dans une des stations à désigner par le Gouvernement, sous la surveillance continue de la douane. Le transport doit en être achevé le lendemain, à moins d'impossibilité dont il sera justifié au chef de la douane dans la station.

§ 3. Si, à l'entrée ou à la sortie par mer, les marchandises ne peuvent être chargées immédiatement sur les waggons ou les navires, elles sont déposées, aux frais du commerce, dans un magasin de l'entrepôt public.

§ 4. Il ne peut être renoncé au transit que sur une autorisation spéciale du Ministre des Finances, et pour autant que les marchandises n'aient pas cessé d'être sous la surveillance de la douane.

#### ART. 13.

Si les conditions prescrites par les art. 10, 11 et 12 n'ont pas été remplies, les marchandises suivent le régime établi par la section ci-après.

#### SECTION II.

**Transit direct par toute autre voie que le chemin de fer de l'État.**

#### ART. 14.

§ 1. A l'arrivée des marchandises au premier bureau, pour les importations par terre, canaux ou rivières, et au bureau de déchargement pour les importations par mer, l'intéressé remet au receveur une déclaration dans la forme à déterminer par le Gouvernement.

§ 2. En ce qui concerne les marchandises non soumises à l'accise, qui sont tarifées à l'entrée au poids brut, au nombre

ou à la mesure, le déclarant peut se référer au poids, au nombre ou à la mesure à constater à ses frais par les employés.

§ 3. Les marchandises avariées ne sont admises au transit que si le degré d'avarie a été constaté conformément à l'art. 126 de la loi générale du 26 août 1822.

#### ART. 15.

§ 1. Sur la remise de la déclaration, le receveur délivre un acquit de transit, après s'être fait fournir caution :

1° Pour le montant des droits de l'entrée et de l'accise, sur les marchandises non prohibées à l'importation ;

2° Pour la valeur des marchandises prohibées à l'entrée ;

3° Pour les pénalités qui pourraient être encourues, sans cependant pouvoir excéder le double des droits et de l'accise, ou la valeur des marchandises prohibées à l'entrée.

#### ART. 16.

Après avoir été vérifiées et trouvées conformes à la déclaration, les marchandises sont mises sous plombs aux frais de l'intéressé.

#### ART. 17.

§ 1. Le contrôleur au bureau d'entrée, ou, à son défaut, le receveur peut :

1° Ordonner le convoi des marchandises ;

2° Faire réparer les colis défectueux ;

3° Soumettre à un double emballage, avec une double apposition de plombs ou cachets, les tissus de toute espèce, la bonneterie, la passementerie, la rubanerie et toutes marchandises de douane imposées, à l'entrée, à plus de 10 p. % de la valeur, ou à plus de 50 francs par hectolitre ou par 100 kilogrammes, ainsi que les marchandises d'accise ;

4° Faire apposer sur les tissus qui en sont susceptibles une estampille qui sera biffée au bureau de sortie ;

5° Lever des échantillons et les mettre sous scellés pour être expédiés avec les marchandises et servir à en reconnaître l'identité à la sortie ;

6° Soumettre le sucre brut à un essai spécial consistant à en faire dissoudre quelques parties dans un certain volume d'eau, afin de s'assurer s'il n'est pas falsifié ou mélangé de matières hétérogènes ;

Le tout aux frais du déclarant.

7° Dispenser de l'apposition de plombs ou cachets, si, à raison de la modicité des droits, de l'espèce des marchandises, ou de la garantie que présente le convoi, aucune soustraction ou substitution n'est à craindre.

§ 2. Il est fait mention sur l'acquit de transit des mesures prescrites par application du paragraphe précédent.

## ART. 18.

§ 1. Lorsque, par suite d'accident ou de force majeure, pendant le trajet, il y a :

- 1° Rupture ou altération de plombs ou cachets ;
- 2° Nécessité de changer de moyens de transport ;
- 3° Impossibilité de continuer immédiatement le transport ;

L'accident ou le cas de force majeure est constaté, à la demande de l'intéressé par un certificat apposé sur l'acquit de transit par deux employés de l'administration, ou, à défaut d'employés sur les lieux, par deux membres de l'autorité communale.

§ 2. Dans les cas prévus par le paragraphe précédent, l'acquit de transit, s'il n'est pas périmé, peut être prolongé par le receveur du ressort. La prolongation est accordée après vérification en détail, et, s'il y a lieu, après une nouvelle apposition de plombs ou cachets, aux frais de l'intéressé.

§ 3. L'acte de prolongation est motivé. Il est apposé sur l'acquit de transit. La prolongation ne peut excéder la durée primitive du document.

## ART. 19.

§ 1. A l'arrivée du transport au bureau de sortie, les employés s'assurent si les plombs et ficelles sont intacts. Ils procèdent à la reconnaissance des marchandises par une visite sommaire, ou, s'il y a lieu, par une vérification détaillée et approfondie, et par la confrontation des échantillons.

§ 2. Si ces opérations ne font découvrir aucune contravention, et si l'identité des marchandises est reconnue, les employés le certifient sur l'acquit de transit.

§ 3. Lorsque le bureau n'est pas situé à l'extrême frontière, les employés convoient les marchandises sans frais pour l'intéressé, jusqu'au territoire étranger.

§ 4. Ils complètent la décharge de l'acquit de transit en certifiant l'exportation réelle avec indication du jour et de l'heure.

## ART. 20.

§ 1. L'intéressé peut renoncer au transit des marchandises non prohibées à l'entrée, si l'acquit de transit n'est pas périmé. Dans ce cas il fait constater, à ses frais, par deux employés de l'administration, l'état intact des plombs ou cachets et l'identité des marchandises.

§ 2. Les employés mentionnent ces circonstances sur le document et le remettent au receveur du ressort pour être renvoyé, dans les 24 heures, au bureau de la délivrance où il est procédé au recouvrement du droit d'entrée et de l'accise, sous déduction du droit de transit et sans préjudice des pénalités éventuellement encourues.

§ 3. Si la marchandise est libre à l'entrée, le droit de transit est acquis au trésor. Il en est de même pour la différence, si le droit de transit est plus élevé que le droit d'entrée et l'accise réunis.

### SECTION III.

#### Transit par entrepôt.

#### ART. 21.

Sans préjudice de ce qui est établi au n° 1, *litt. b*, de l'art. 6, les importations sur entrepôt et les sorties d'entrepôt pour le transit ont lieu conformément à la loi du 4 mars 1846, et aux dispositions réglementaires prises en vertu de cette loi.

### CHAPITRE IV.

#### FRAIS A LA CHARGE DES DÉCLARANTS.

#### ART. 22.

§ 1. Les frais de vérification, d'apposition de plombs ou cachets et de convoi mis à la charge des intéressés par l'art. 14, § 2, les art. 16 et 17, l'art. 18, § 2, l'art. 20 et l'art. 23, § 2, sont fixés comme il suit, savoir :

1° Pesage, jaugeage, mesurage ou dénombrement des marchandises :

*a.* 3 centimes par unité de poids, de mesure ou de nombre qui sert de base au droit d'importation, ou par 100 kilogrammes ou 100 litres pour les marchandises tarifées à l'entrée par kilogramme ou par litre.

Il sera également perçu 3 centimes pour les quantités inférieures à ces unités.

*b.* Il n'est rien dû pour la vérification des marchandises libres ou prohibées à l'importation, ou tarifées à la valeur. Cependant, en cas de déclaration inexacte, il sera perçu 10 centimes par 100 francs de valeur.

*c.* Sauf dans les cas des art. 18, § 2, et 23, § 2, les frais de vérification ne sont dus que lorsque l'intéressé déclare la marchandise d'après le premier alinéa de l'art. 122 de la loi générale du 26 août 1822, ou que, dans d'autres circonstances, une contravention est constatée à sa charge. Ils ne sont calculés que sur les quantités réellement pesées, jaugeées, mesurées ou comptées; mais ils ne peuvent être inférieurs à 3 centimes par expédition.

2° Apposition de plombs ou cachets :

*a.* Pour chaque plomb ou cachet . . . . . fr. » 10

*b.* Id. sur bâches ou écoutilles. . . . . » 20

3° Convoi :

Par jour ou par 24 heures et par convoyeur, tant pour l'aller et le séjour que pour le retour, plus la nourriture, le feu et la lumière pendant l'aller et le séjour . . . . . 2 00

§ 2. Il n'est pas dû de frais de convoi pour les distances de moins de 2,500 mètres, ni pour une durée de moins de 6 heures, quand elle est en sus d'un ou de plusieurs jours. Dans ce cas, les fractions de 6 heures ou plus, et dans tous les autres, le temps nécessaire pour parcourir une distance de 2,500 mètres ou plus, comptent pour un jour.

ART. 25.

§ 1. Les déclarants, capitaines, bateliers, voituriers ou conducteurs sont tenus de fournir les ouvriers, emballages et moyens de déchargement et de rechargement lors des vérifications aux bureaux d'entrée et de sortie, ainsi que dans les cas du § 2 de l'art. 18 et du § 2 du présent article, sinon l'administration y pourvoit à leurs frais.

§ 2. Quant aux autres vérifications qui peuvent avoir lieu dans le rayon de douane, les frais n'en sont à leur charge que dans le cas de contravention dûment constatée.

CHAPITRE V.

PÉNALITÉS.

ART. 24.

§ 1. Toute déviation de la voie indiquée pour traverser le rayon de douane ; toute omission en ce qui concerne l'obligation de présenter au visa l'acquit de transit aux bureaux ou postes de passage qui y sont indiqués ; tout changement des moyens de transport non déclaré ou autorisé ; tout déchargement des marchandises dans l'étendue de ce rayon et avant le commencement de la vérification au bureau de sortie ; tout bris, rupture ou altération, soit entier, soit partiel des scellés ou plombs, ou des ficelles auxquelles ils sont attachés, ou leur rajustement frauduleux ; tout refus d'exhiber les échantillons levés par application du n° 3 de l'art. 17, donne lieu au paiement des droits d'entrée et de l'accise et entraîne l'annulation du transit, et, par suite, à charge du capitaine, batelier ou conducteur, une amende égale au double droit d'importation, ou au double de l'accise, si elle est plus élevée, sur toutes les marchandises mentionnées au document.

Cette amende est égale à la valeur des marchandises si elles sont prohibées à l'entrée, et de 25 francs si elles sont libres.

§ 2. S'il est reconnu que le bris, la rupture ou l'altération des scellés, plombs ou ficelles est l'effet d'un accident dont l'intéressé a prévenu les employés avant le commencement de la vérification, et si d'ailleurs il n'y a aucun indice de fraude, l'amende n'est que de 25 francs par transport, et le receveur du ressort peut autoriser la continuation du transit après qu'il aura été procédé, le cas échéant, à une nouvelle vérification et apposition de plombs ou cachets aux frais de l'intéressé ; ce dont il est fait mention sur le document.

§ 3. Aucune amende n'est encourue pour le déchargement

des marchandises, le changement des moyens de transport et le bris, la rupture ou l'altération des scellés, plombs ou ficelles, provenant d'un accident, s'il est reconnu qu'il est dû à un fait de force majeure dûment constaté conformément à l'art. 18.

#### ART. 25.

§ 1. Toute fausse déclaration de transit reconnue au bureau d'importation est punie des mêmes peines que si les marchandises étaient déclarées en consommation.

§ 2. Si lors de la vérification dans le rayon de douane ou au bureau de sortie, l'on reconnaît que les marchandises présentent une différence de quantité; qu'elles ont subi quelque altération, mélange ou substitution; qu'elles sont autres en qualité, espèce, origine ou nature; qu'elles sont différentes des échantillons levés au bureau d'entrée; qu'elles ne portent plus les estampilles qui y ont été apposées à ce bureau; toute la partie comprise dans le même document sera confisquée, et le déclarant, capitaine, batelier ou conducteur encourront solidairement, et sauf leur recours l'un contre l'autre, une amende égale au double des droits, ou de l'accise, si elle est plus élevée. Cette amende est égale à la valeur des marchandises, si elles sont prohibées à l'entrée, et de 25 francs, si elles sont libres.

§ 3. Lorsque, par suite de transbordement, changement de moyens de transport ou pour tout autre motif, plusieurs acquits de transit ont été rendus applicables au même chargement, ils sont considérés, en ce qui concerne les différences reconnues, comme ne formant qu'un seul document.

§ 4. Si, l'identité n'étant pas douteuse, la différence est de moins de 10 p. % pour les marchandises de douane, et de moins de 3 p. % pour les marchandises d'accise, l'amende n'est que du double droit d'entrée ou de l'accise sur la quantité formant la différence. Dans ce cas, le transit peut continuer, et le certificat de vérification constate la différence, afin que le receveur au bureau de la délivrance procède au recouvrement de l'amende, et du droit d'entrée ou de l'accise, si la différence est en moins, et du droit de sortie, si elle est en plus.

§ 5. Aucune pénalité n'est encourue pour les manquants de moins de 3 p. % sur les chargements d'ardoises, s'il conste du certificat des employés au bureau de sortie, apposé sur l'acquit de transit, que la différence provient de bris occasionné par la vérification, le transport ou le transbordement.

#### ART. 26.

§ 1. Le transit du sucre brut contenant des matières hétérogènes au delà de 4 p. % est prohibé.

§ 2. Si le mélange est de plus de 3 p. %, mais moins de 10 p. %, les expéditeurs, déclarants, capitaines, bateliers,

voituriers ou conducteurs encourront, en outre, solidairement et sauf leur recours l'un contre l'autre, une amende égale au double de l'accise sur toute la quantité falsifiée.

§ 3. Si le mélange est de 10 p. % ou plus, l'amende est égale au décuple de l'accise, et le sucre mélangé ainsi que les moyens de transport sont confisqués.

#### ART. 27.

§ 1. La non-reproduction, dans le délai déterminé de l'acquit de transit au bureau de la délivrance, dûment déchargé ou revêtu de la mention dont parle l'art. 20, est punie d'une amende de 25 francs, sans préjudice du paiement des droits d'entrée et de l'accise, ou de la valeur des marchandises pour celles qui sont prohibées à l'entrée.

§ 2. Dans le cas prévu par l'art. 10, cette amende est mise à la charge de l'administration du chemin de fer de l'État, sauf son recours contre qui de droit.

§ 5. Elle est supportée par le receveur au bureau de sortie, si le retard apporté dans le renvoi du document provient de sa faute.

### CHAPITRE VI.

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

#### ART. 28.

Les employés de l'administration des chemins de fer de l'État ont qualité, comme les employés des douanes, pour constater les contraventions en matière de transit par la voie ferrée.

#### ART. 29.

§ 1. Le transit se fait aux risques et périls du déclarant. Il n'est censé consommé que lorsque les marchandises sont arrivées sur le territoire étranger, ou qu'elles ont dépassé le rayon maritime de douane.

§ 2. Ne sont point considérés comme territoire étranger, les chemins neutres ni les voies mitoyennes.

#### ART. 30.

Le transit avec emprunt du territoire étranger et le cabotage en cours de transit sont défendus.

#### ART. 31.

§ 1. L'inspecteur de l'arrondissement peut :

- 1° Autoriser le changement des moyens de transport ;
- 2° Désigner un autre bureau de sortie ;

3° Prolonger le délai accordé pour effectuer le transit et pour reproduire le document.

Ces autorisations sont motivées et apposées sur l'acquit de transit.

§ 2. Le changement de mode de transit est autorisé, s'il y a lieu, par le Ministre des Finances.

ART. 52.

Les mesures de vérification et de surveillance, ainsi que les pénalités prescrites par la présente loi, sont rendues applicables aux exportations avec décharge de l'accise, de même qu'aux importations sur entrepôt et aux transferts d'un entrepôt sur un autre.

ART. 53.

§ 1. Les marchandises tarifées à l'entrée à la valeur, ainsi que celles qui, par option ou autrement, sont soumises au droit de transit d'après cette base, sont susceptibles d'être préemptées, conformément au chap. XXII de la loi générale du 26 août 1822.

§ 2. Le droit de préemption peut être exercé aux bureaux d'entrée et de sortie, à l'entrée et à la sortie des entrepôts, et lors de la renonciation au transit.

ART. 54.

§ 1. Dans l'intervalle des réunions des Chambres, le Gouvernement peut, dans l'intérêt du commerce ou de l'industrie :

- 1° Modifier ou supprimer les droits de transit ;
- 2° Prohiber le transit de certaines marchandises ;
- 3° Lever les prohibitions de transit ;
- 4° Modifier les formalités de douane établies par le chap. III.

§ 2. Les dispositions prises en vertu des n° 1, 2 et 3 du § précédent sont soumises à l'approbation des Chambres dans leur première réunion, et continueront d'être obligatoires jusqu'à ce que le pouvoir législatif ait statué sur les propositions du Gouvernement.

ART. 55.

La présente loi ne déroge en rien aux stipulations des conventions et traités de commerce ou de navigation avec des puissances étrangères.

ART. 56.

Sont maintenues les dispositions :

1° De la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel* n° 38); de la loi du 6 avril 1843 sur la répression de la fraude; du 26 février 1846 sur la chasse, et du 4 mars 1846 sur les entrepôts, auxquelles il n'est pas dérogé par la présente loi ;

2° Des art. 2 à 8 inclus de la loi du 31 juillet 1854, sur les toiles ;

5° De l'arrêté-loi du 22 novembre 1844, sur les ouvrages d'or et d'argent.

ART. 57.

Le n° 11 de l'art. 5 et le chap. X de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel* n° 58), et la loi du 18 juin 1856 (*Bulletin officiel* n° 523) sont abrogés.

CHAPITRE VII.

DISPOSITION TRANSITOIRE.

ART. 58.

En attendant l'établissement des entrepôts francs en vertu de la loi du 4 mars 1846, les entrepôts actuels de libre réexportation jouissent des avantages accordés par la présente loi aux entrepôts publics. De plus, le transit des marchandises mentionnées à l'art. 9 reste permis par la voie des entrepôts de libre réexportation, pourvu que l'entrée et la sortie en soient effectuées par le port du lieu de l'entrepôt.

Donné à Lacken, le 27 novembre 1848.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Finances,*

FRÈRE-ORBAN.

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

C. D'HOFFSCHMIDT.

*Arrêtés royaux pris en vertu de la loi du 18 juin 1842.*


---

Loi du 18 juin	1842.	}	Documents de la Chambre, n° 106, de 1843.
Arrêté royal du 20 août	1842.		
Id. 8 octobre	1842.		
Id. 29 octobre	1842.		
Id. 11 novembre	1842.	}	Documents de la Chambre, n° 20, de 1844.
Id. 9 mai	1843.		
Id. 1 juin	1843.		
Id. 13 juillet	1843 <sup>(1)</sup> .		
Id. 23 septembre	1843.		
Id. 14 octobre	1843.		
Id. 25 mars	1844.		
Id. 7 juin	1844.		
Id. 26 décembre	1844.	}	Documents de la Chambre, n° 6, de 1845.
Id. 3 février	1845.		
Id. 5 juin	1845.		
Id. 23 id.	1845.		
Id. 21 février	1847.		
Id. 26 octobre	1847.		
Id. 14 septembre	1848.		
Id. 21 juin	1847.		

---

(<sup>1</sup>) Converti en loi, 8 février 1844.

---

N° 1059. — Loi qui autorise le Gouvernement à apporter des modifications au régime d'importation et de transport de marchandises en transit.

Bruxelles, le 18 juin 1842.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

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

ART. 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement pourra apporter au régime d'importation et de transport de marchandises en transit direct et en transit d'entrepôt, telles modifications qu'il jugera favorables au commerce et compatibles avec les intérêts du trésor et de l'industrie nationale.

ART. 2. La présente loi n'aura d'effet que pour un an (1) et sera exécutoire à partir du jour de sa promulgation.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État, insérées au *Bulletin officiel*, soient adressées aux cours, tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les observent et fassent observer comme loi du royaume.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Les Ministres des Finances et de l'Intérieur,

SMITS.

НОТНОВ.

---

N° 990. — Modifications au régime de transit.

Bruxelles, le 20 août 1842.

MESSIEURS LES DIRECTEURS,

Vous recevrez ci-joint copie d'un arrêté royal en date du 20 de ce mois qui modifie sous plusieurs rapports le régime de transit et d'entrepôt actuellement en vigueur.

Les dispositions suivantes ont été adoptées pour assurer l'exécution de cet arrêté.

Indépendamment du plombage des colis exemptés de visite par l'art. 1<sup>er</sup>, on plombera la bâche des voitures qui transporteront les marchandises du bureau d'entrée à la première station du chemin de fer, et de la dernière station au dernier bureau de sortie par terre. Les voitures faisant le transport intermédiaire de ces colis sur le chemin de fer seront fermées à clef et devront, en outre, être plombées sur la serrure à cadenas qui à cette fin sera enveloppée d'un cuir.

Ces serrures seront fournies par le Département des Finances; il en sera remis une clef au chef du service de la douane au lieu du départ et à celui du lieu de destination.

Quant aux colis qui à cause de leur volume ne peuvent être transportés que par des waggons découverts, ils seront plombés ou munis de toute autre marque distinctive propre à faire reconnaître leur identité.

---

(1) Ce terme a été prorogé du 18 juin 1843 au 31 décembre 1844, par la loi du 28 mars 1843 (*Bulletin officiel*, XIX<sup>e</sup>, n° 146).

Dès que les colis seront arrivés dans les localités où ils doivent être chargés sur le railway, ils seront conduits à l'entrepôt public. Ils en seront retirés au moment utile pour que leur expédition puisse avoir lieu par le premier convoi. Toutefois, ils peuvent être déposés à la station s'il y existe un magasin admis à cet effet par le Département des Finances.

Le transfert à la station et le chargement des colis sur les voitures du chemin de fer se feront sous la surveillance d'un vérificateur ou lieutenant de la douane et des préposés convoyeurs.

A l'arrivée du convoi à *Anvers, Gand, Bruges, Ostende, Liège* ou *Courtray*, les colis seront transportés directement à l'entrepôt public où ils resteront jusqu'au moment de leur embarquement ou de leur réexpédition. Ce dépôt n'est pas obligatoire lorsque les colis peuvent être immédiatement embarqués ou réexpédiés.

Les convois se feront par deux préposés, dont l'un, autant que possible, du grade au moins de sous-brigadier. On choisira du reste les employés qui, en raison de leur âge ou de leur constitution physique, conviennent moins pour le service actif.

Les frais de plombage restent à la charge du commerce, mais ils sont réduits au taux uniforme de 10 centimes par plomb, excepté en ce qui concerne le plombage des bâches et écoutilles. Les frais de convoi, au contraire, seront supportés par le trésor dans les cas spécifiés au dit arrêté. Ces frais sont fixés à raison d'un franc et demi par jour et par employé, le retour compris. En cas de séjour seulement ils seront portés à deux francs.

Il est spécialement recommandé aux chefs locaux de la douane de faire en sorte que les marchandises soient, autant que possible, expédiées par le premier convoi afin de mettre les employés convoyeurs à même de rentrer au poste dans la journée et d'éviter ainsi un surcroît de dépense au trésor public. A la fin de chaque mois ces frais de convoi feront l'objet d'une déclaration n° 68 (*comptabilité*) qui sera transmise au Département des Finances par la voie hiérarchique.

Le transport des employés convoyeurs n'aura lieu gratuitement que pour autant qu'ils soient munis de leur ordre de service et revêtus de leur uniforme.

Par application au § 7 de l'art. 1<sup>er</sup>, il ne sera accordé qu'un convoi par jour, et seulement lorsqu'il y aura au moins douze colis à convoier à la fois. Cependant, en cas d'urgence, le chef local du service de la douane pourra s'écarter de cette règle.

En ce qui concerne particulièrement l'exécution du § 2 de l'art. 4, il est à remarquer que les colis ne pourront être exemptés du plombage qu'à la condition que leur embarquement ait eu lieu sous la surveillance non interrompue de la douane et que les écoutilles aient été plombées.

On aura soin du reste que la dispense de visite des colis ne soit appliquée que dans les cas prévus par les §§ 1 et 2 de l'art. 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal.

Le commerce s'est plaint à différentes reprises des lenteurs mises dans certains bureaux à la délivrance des acquits de transit, lenteurs qui retiennent parfois la marchandise plus de 24 heures à la frontière. Ces retards étant très-préjudiciables, vous voudrez bien, Messieurs les directeurs, veiller à ce qu'on apporte la plus grande célérité dans la délivrance des documents dont il s'agit.

*Le Ministre des Finances, SMITS.*

---

*Arrêté royal du 20 août 1842.*

LÉOPOLD, ROI DES BELGES.

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 400), qui autorise le Gouvernement à apporter au régime d'importation et de transport des marchandises en transit direct et en transit

d'entrepôt, telles modifications qu'il jugera favorables au commerce et compatibles avec les intérêts du trésor et de l'industrie nationale ;

Revu la loi du 18 juin 1836 sur le transit (*Bulletin officiel*, n° 32) ;

Want, en attendant l'achèvement des chemins de fer belges jusqu'aux frontières, faire jouir le commerce des facilités que la garantie des intérêts du trésor permet d'accorder dès à présent ;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances, de l'Intérieur et des Travaux Publics ;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1<sup>er</sup>. § 1<sup>er</sup>. Sauf le cas de suspicion de fraude, sont dispensés de toute visite les colis entrant en transit par les bureaux d'Henri-Chapelle, Quiévrain et Menin, et destinés à être transportés par le chemin de fer pour être embarqués à Anvers, Gand, Bruges ou Ostende, ou déposés dans l'entrepôt public de l'un ou l'autre de ces ports.

§ 2. La même dispense de visite sera appliquée aux colis entrant en transit par les ports d'Anvers, d'Ostende ou de Gand par Zelzacte, pour être expédiés par le chemin de fer et l'un des bureaux de Henri-Chapelle, Quiévrain ou Menin, ainsi qu'aux colis expédiés en transit, par la même voie et par les mêmes bureaux, à la sortie des entrepôts publics établis dans ces localités ou des entrepôts libres, pour autant qu'ils n'aient subi aucune manipulation ni aucun changement d'emballage dans ces derniers établissements.

§ 3. Le transport de ces colis du bureau d'entrée à la première station du chemin de fer et de la dernière station du chemin de fer au dernier bureau de sortie par terre, devra se faire directement et sans que les voitures puissent passer la nuit en route.

§ 4. Sauf les exemptions de plombage accordées par la loi du 18 juin 1836 pour certaines marchandises, les colis seront plombés, convoyés et demeureront sous la surveillance continue de la douane, depuis le moment de leur entrée dans le royaume jusqu'à celui de leur exportation.

§ 5. Le convoi prescrit au paragraphe précédent s'effectuera sans frais pour le commerce. Il sera alloué aux employés convoyeurs une indemnité dont le taux sera fixé par notre Ministre des Finances.

§ 6. Les convoyeurs de la douane seront transportés gratuitement sur les chemins de fer de l'État.

§ 7. Les dispositions qui précédent ne seront appliquées que pour autant qu'il y ait à transporter un certain nombre de colis à la fois. Notre Ministre des Finances fixera le *minimum* de ce nombre.

ART. 2. Les marchandises arrivant d'Allemagne par les eaux intérieures de la Hollande en destination d'Anvers par l'Escaut, et de Gand par le canal de Terneuzen, ainsi que celles expédiées vers ce pays par les mêmes voies, sont admises à jouir du bénéfice de l'entrepôt de libre réexportation, établi dans chacune de ces villes.

ART. 3. Par dérogation à l'art. 6 de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32), les intéressés sont dispensés de mentionner dans la déclaration à l'entrée, le poids *net* des tissus et étoffes de toute espèce, importés par les bureaux et de la manière indiquée aux §§ 1 et 2 de l'art. 1<sup>er</sup> ci-dessus.

ART. 4. § 1<sup>er</sup>. Les frais de plombage perçus conformément aux art. 14 et 38 de ladite loi du 18 juin 1836 seront réduits indistinctement à 10 centimes par plomb. Ils continueront toutefois à être perçus d'après le taux existant pour le plombage des bâches et des écoutilles.

§ 2. En cas de sortie, par les bureaux de Lillo, Zelzacte ou Ostende, de marchandises en transit ou exportées sous décharge de l'accise, le plombage des colis ne sera pas requis lorsque des convoyeurs auront été placés à bord et que les écoutilles des navires auront été plombées.

ART. 5. Les frais de vérification des marchandises qui seront expédiées sur un entrepôt ouvert au transit ne seront plus perçus, sauf dans les cas prévus par la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 28).

Nos Ministres des Finances, de l'Intérieur et des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 20 août 1842.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

*Le Ministre des Finances, SMITS.*

*Le Ministre de l'Intérieur, NOTHOMB.*

*Le Ministre des Travaux Publics, DESMAISIÈRES.*

N° 1008. — Création d'un bureau de douane à Courtray et attributions du bureau de Mouscron, pour les importations et le transit par les chemins de fer de Courtray à Lille et de Courtray à Tournay.

Laeken, le 8 octobre 1842.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38) et la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32).

Considérant que les sections du chemin de fer de Courtray à la frontière de France et de Mouscron à Tournay seront incessamment livrées à la circulation ;

Voulant désigner les bureaux où devront s'accomplir les formalités pour les importations et les exportations par ces voies ;

Sur la proposition de notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1<sup>er</sup>. Le bureau de consommation établi à Mouscron, conformément aux art. 33 et 64 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38), est désigné en outre comme bureau :

1° De déclarations à l'entrée et de dernière visite à la sortie, en rapport avec les bureaux de Courtray et de Tournay ;

2° De transit à l'importation et à l'exportation.

ART. 2. Il est créé à Courtray un bureau de déchargement, de vérification et de paiement pour les transports déclarés à Mouscron.

Les marchandises déposées à l'entrepôt public de Courtray pourront être déclarées à l'exportation en transit par le chemin de fer de cette ville à Lille.

ART. 3. Les attributions conférées aux bureaux de Mouscron et de Courtray par le présent arrêté, concernent à la fois les marchandises de douane et celles assujetties aux droits d'accise.

ART. 4. Sont désignés :

A. Le chemin de fer de Courtray à Lille ;

B. Le chemin de fer de Tournay à Mouscron ;

Pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises par les bureaux de Tournay, de Courtray et de Mouscron.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel* et publié conformément à l'art. 315 de la loi générale des douanes.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

*Le Ministre des Finances, SMITS.*

N° 1009. — Formalités en douane à observer pour les marchandises, bagages et voyageurs transportés par les chemins de fer de Courtray à Lille et de Tournay à Courtray.

Bruxelles, le 31 octobre 1842.

MESSIEURS LES DIRECTEURS,

Vous trouverez à la suite de la présente circulaire une expédition de l'arrêté royal du 29 de ce mois, déterminant provisoirement le régime de douane auquel seront assujettis les marchandises, les bagages et les voyageurs transportés par le chemin de fer, sur la section franco-belge de Courtray à Lille et sur la section belge de Courtray à Tournay.

Quoique l'inauguration de la section internationale soit fixée au 14 novembre prochain, l'exploitation commencera le 6 du même mois. Comme il importe que les opérations auxquelles les employés vont se livrer se fassent avec ensemble et régularité, il m'a paru utile d'entrer dans quelques détails pour compléter les mesures d'exécution de l'arrêté dont il s'agit.

#### SECTION FRANCO-BELGE.

##### *Mode d'importation et d'exportation.*

§ 1<sup>er</sup>. Dans la vue de faciliter l'action de la douane et d'accélérer la marche des convois, le service de Courtray à Lille sera entièrement distinct de celui de Courtray à Tournay. Tous les convois de l'exploitation commune seront halte à Mouscron ; mais il est interdit d'admettre, à cette station, des voyageurs dans ces convois, et d'y charger des bagages et des marchandises quelconques.

Aucun voyageur à destination à Mouscron ne sera également admis dans les convois allant en France ; et de même l'on ne pourra y charger des bagages ou marchandises pour cette station.

§ 2. A l'importation comme à l'exportation, les bagages et les marchandises seront placés dans des voitures distinctes à destination de chacune des stations établies sur toute l'étendue de la section de Courtray à Lille. Cependant la direction du chemin de fer pourra employer des waggons à compartiments pour y renfermer les bagages et les marchandises ayant plusieurs destinations ; mais il n'est permis, en aucun cas, de les réunir dans le même compartiment ou d'y placer, soit les marchandises, soit les bagages, qui devront être déchargés à plusieurs stations. Les uns et les autres seront donc toujours renfermés dans les waggons à compartiments particuliers et séparément par destination. Cette disposition, tout en simplifiant les opérations des employés, tend à garantir les intérêts du trésor. Je ne saurais assez vous recommander de me signaler toutes les déviations que les préposés des douanes pourraient constater sous ce rapport.

§ 3. En règle générale, les marchandises seront placées dans des voitures fermées. Il n'est fait d'exception que pour les marchandises d'encombrement et celles qui, par leur nature, devront être transportées dans des waggons découverts. Dans ce cas, les waggons seront munis d'une bâche qui devra être plombée, à moins qu'elle ne soit pas nécessaire pour prévenir la fraude.

§ 4. Pour faciliter la surveillance des employés des douanes et leur permettre de faire, à chaque station, avec toute la célérité désirable et sans confusion, la visite des bagages et des voyageurs, ceux-ci, soit en allant en France soit en venant de ce pays, ne pourront conserver entre leurs mains, pendant le parcours du rayon, aucun colis, boîte, rouleau ou paquet quelconque. Il est entendu que les sacs de nuit devront également être inscrits au bureau des bagages. Les employés des douanes concourront avec les employés du chemin de fer à l'exécution ponctuelle de cette mesure.

§ 5. Les feuilles de chargement tiendront lieu de première déclaration et devront contenir la mention exacte des marchandises et bagages à destination de chaque station.

Toutes les marchandises trouvées au déchargement, et non inscrites sur les feuilles, seront considérées comme une importation frauduleuse et saisies à charge de la direction du chemin de fer dans la personne du conducteur en chef du convoi. Les procès-verbaux seront transmis à l'inspecteur d'arrondissement de Courtray pour y donner telle suite que de droit, et l'on suivra, en ce qui concerne l'instruction de ces affaires contentieuses, les dispositions actuellement en vigueur.

Dans le cas où des bagages appartenant à des voyageurs auraient été omis sur des feuilles de chargement, les employés des douanes en permettront l'enlèvement après vérification.

Chaque fois qu'il sera constaté, à l'entrée dans le royaume, que des colis de marchandises inscrits sur les feuilles de chargement, n'auront point été trouvés à la station de Mouscron ou à celle de Courtray, le chef du service de la douane, à chacune de ces stations, en donnera immédiatement avis à l'inspecteur du service actif, pour les chemins de fer, afin qu'il puisse rechercher les causes de la non importation de ces colis.

§ 6. Les waggons servant au transport des marchandises et des bagages seront fermés par des cadenas à double ouvrage. Les conducteurs en chef des convois devront être porteurs d'une clef; l'autre sera confiée aux employés d'escorte qui monteront sur les convois soit à Mouscron soit à Courtray, pour être remise au chef du service de la douane de ces stations.

Au départ comme à l'arrivée des convois allant en France ou qui en viennent, les employés d'escorte s'assureront que les cadenas sont dûment fermés. Le chef du service de la douane aux stations de Mouscron et de Courtray veillera, de son côté, à ce que cette formalité soit toujours exactement remplie.

§ 7. Le bureau de consommation établi à Mouscron a été conservé pour les marchandises importées et exportées dans les cas prévus par les art. 38 et 64 de la loi générale, lorsqu'on suivra les voies autorisées, autres que le chemin de fer. Il en résulte que le receveur du bureau établi dans la station ne sera chargé de la perception des droits et de l'exécution des formalités en douane, que pour les marchandises transportées par le chemin de fer, et destinées pour Mouscron et Tournay.

Les mêmes attributions sont dévolues au receveur de la station de Courtray, pour les marchandises à destination de cette ville et des autres endroits à l'intérieur du royaume.

#### *Des exemptions.*

§ 8. Une des exemptions accordées concerne l'entrée en franchise des droits des objets destinés aux réparations du matériel français resté en Belgique. Pour prévenir toute fraude, il importe que les préposés des douanes surveillent l'emploi des objets ainsi introduits dans le royaume, et s'assurent qu'ils reçoivent la destination indiquée dans le certificat de l'employé supérieur du chemin de fer de la station d'où ils auront été expédiés.

§ 9. L'acquit à caution descriptif des locomotives et voitures de toute sorte, affectées au service de l'exploitation internationale, sera délivré au bureau des douanes de la station de Mouscron, sans néanmoins exiger le nantissement des droits dont ils pourront être passibles. Le receveur tiendra un registre spécial du modèle maintenant en usage, et le conservera jusqu'à ce qu'il soit entièrement rempli. Les états détaillés à remettre par la Direction du chemin de fer y resteront annexés, sauf au receveur à reproduire, s'il y a lieu, les indications qu'ils contiendront sur une feuille séparée qui sera attachée, au moyen du cachet de l'Administration, au volant de l'acquit à caution.

#### DE L'IMPORTATION DES MARCHANDISES.

##### *Station de Mouscron.*

§ 10. A l'arrivée d'un convoi entrant dans le royaume, les marchandises à destination de Mouscron et de Tournay, si elles ont été renfermées dans des waggons à compartiments,

seront déchargées en présence du receveur, du vérificateur et d'un brigadier, et transportées immédiatement dans les magasins de la douane. Dans le cas contraire, c'est-à-dire, si les marchandises ont été placées dans des waggons particuliers, ces waggons seront retenus à la station; et, après le départ du convoi et la visite des bagages et des voyageurs, les marchandises seront déchargées de la manière que l'on vient d'indiquer.

§ 11. Lorsque les feuilles de chargement, en ce qui concerne les marchandises, auront été vérifiées, elles seront recopiées textuellement sur un registre classé dans la série *Douanes*, sous le n° 4<sup>2</sup>. On commencera d'abord à inscrire dans la première case disponible, et à travers les diverses colonnes, la date à laquelle chaque feuille aura été remise, ainsi que le nom du conducteur en chef du convoi. Viendront ensuite, sans interruption, tous les articles selon l'ordre de leur inscription sur les feuilles de chargement.

§ 12. Dans la case qui suivra celle où se trouvera inscrit le dernier article des feuilles de chargement, le receveur, le vérificateur et le brigadier qui aura assisté au déchargement, certifieront conformes les indications portées dans le registre; et le receveur, à mesure que les déclarations en détail lui auront été remises, en vertu des dispositions existantes, mentionnera en regard de chaque article, la destination qui lui aura été donnée.

§ 13. Les différences reconnues entre les feuilles de chargement et les déclarations en détail, seront expliquées dans la colonne des observations du registre n° 4<sup>2</sup>. Les préposés aux visites ou vérifications certifieront les notes qui devront y être inscrites. Il n'y aura pas lieu de verbaliser de ce chef, alors même que l'espèce, reconnue conforme à celle énoncée dans les déclarations en détail, serait toute autre que l'espèce mentionnée dans les feuilles de chargement. Toutefois, les pénalités comminées par les art. 213, 214 et 215 de la loi générale, continueront d'être appliquées aux différences constatées à la visite ou vérification par rapport à la nature et au poids des marchandises portées dans les déclarations en détail.

§ 14. Le registre mentionné au § 11, et les feuilles de chargement qui devront y être annexées, seront envoyés, à l'expiration de chaque exercice, à l'administration, avec les autres registres et documents formant la comptabilité ordinaire du receveur.

§ 15. Les magasins de la douane où seront placées les marchandises non vérifiées, seront fermés par un cadenas à deux clefs; l'une restera entre les mains de receveur, l'autre entre celles du vérificateur. Aucun enlèvement de ces magasins ne pourra avoir lieu qu'en leur présence; mais il est bien entendu qu'indépendamment du vérificateur, tous les employés de la brigade concourront à tour de rôle à la vérification des marchandises.

§ 16. Si à l'expiration du 8<sup>e</sup> jour, après l'arrivée des marchandises à destination de Mouscron et de Tournay, les déclarations en détail n'ont pas été remises au receveur, celui-ci expédiera ces marchandises sous plombs et par passavant-à-caution sur l'entrepôt public de Courtray, où elles seront inventorisées au plus tard dans les deux jours après leur arrivée (non compris les dimanches et les fêtes légales) en présence de l'inspecteur d'arrondissement, du contrôleur aux visites de la station de cette ville, et de l'intéressé s'il se présente à cet effet; aucune invitation préalable ne lui sera donc adressée pour lui indiquer le moment où l'inventaire s'effectuera. Conformément à la loi du 18 juin 1842, les autres dispositions du 12<sup>e</sup> chapitre de la loi générale seront appliquées aux marchandises de l'espèce.

#### *Station de Courtray.*

§ 17. Les waggons des marchandises ne seront déchargés qu'après la visite des voyageurs et de leurs bagages. Jusque là ils resteront sous la surveillance de deux préposés des douanes non compris ceux qui auront été chargés de l'escorte. Le contrôleur aux visites fera visiter immédiatement toutes les autres voitures qui auront servi au transport de voyageurs et de leurs bagages, pour avoir la certitude qu'elles ne renferment point d'objets que l'on tenterait d'introduire en fraude.

§ 18. Ce fonctionnaire, assisté d'un vérificateur, du sous-lieutenant, ou en son absence, d'un brigadier, surveillera le déchargement des marchandises, et les fera transporter sur le champ dans les magasins de la douane à ce destinés. Ces magasins seront également fermés

par un cadenas à deux clefs dont l'une restera entre les mains du contrôleur aux visites ; l'autre sera confiée aux vérificateurs à tour de rôle.

§ 19. Les dispositions des §§ 11, 12, 13, 14, 15 et 16 sont rendues applicables à la station de Courtray. Il est sans doute inutile de faire remarquer que le receveur de cette station ne devra pas assister au déchargement des marchandises.

§ 20. A l'égard des marchandises dirigées par passavant-à-caution de Mouscron à Tournay ou de Courtray vers d'autres lieux de l'intérieur du royaume, le receveur, au premier endroit, et le contrôleur aux visites, au second, pourront se dispenser de les faire plomber lorsque cette formalité ne sera pas nécessaire pour garantir les intérêts du trésor. Le contrôleur aux visites à la station de Courtray pourra aussi supprimer l'escorte dans les mêmes circonstances.

§ 21. Les marchandises importées de France à destination de l'entrepôt public de Courtray, y seront dirigées par passavant-à-caution délivrés par le receveur de la station, et sous escorte de la douane. Quand les marchandises en sortiront soit pour la consommation, soit pour l'exportation, les droits dont elles sont passibles seront perçus par le receveur des douanes et des accises de la ville de Courtray.

#### *De l'importation des bagages.*

§ 22. La visite des voyageurs et de leurs bagages a pour but d'empêcher l'importation de marchandises passibles de hauts droits quoique renfermées dans un petit volume. En appelant spécialement l'attention des employés sur ce point, il convient cependant de veiller à ce que le droit de visite ne dégénère point en vexations. Tout ici repose sur l'intelligence et le discernement des employés, et il importe que les chefs les dirigent de manière que leur visite soit efficace.

A chaque station principale ou intermédiaire, la femme d'un des employés remplira l'office de visiteuse. Sa tenue doit être décente. Elle devra en outre apporter dans ses recherches les égards et la circonspection désirables.

§ 23. Lors de l'arrivée des convois aux stations de Mouscron et de Courtray, les bagages seront déchargés et placés dans un magasin sous la surveillance de la douane. Lorsque les bagages renfermeront des objets imposés, les employés n'en permettront l'enlèvement qu'après que les intéressés auront satisfait aux lois et règlements sur le régime de douane.

La visite des bagages et des voyageurs venant de France à destination de Mouscron et de Tournay, n'aura lieu à la station de Mouscron qu'après le départ du convoi de Courtray.

#### *De l'importation d'objets soumis à un régime particulier.*

§ 24. Il n'est apporté aucune modification aux dispositions actuellement en vigueur. Jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, les receveurs des douanes à Mouscron et à Courtray, enverront directement à l'administration, à l'expiration de chaque mois, un relevé positif ou négatif des voitures et chevaux admis en franchise des droits conformément au paragraphe 2 de l'art. 5 de la loi générale.

Les affiches dont parle l'art. 30 de l'arrêté vous parviendront ultérieurement.

#### *De l'exportation des marchandises.*

§ 25. D'après le 1<sup>er</sup> § de l'art. 25, les documents pour marchandises d'accise exportées avec décharge de l'impôt, doivent être levés au bureau où elles auront été prises en charge au compte du déclarant. Toutefois, en ce qui concerne les sucres raffinés et les boissons distillées déposées dans les entrepôts publics en vertu des art. 35 et 1<sup>er</sup> des lois du 27 juillet 1822 et du 25 mars 1841, et de l'art. 20 de celle du 27 juin 1842, les permis d'exportation seront délivrés par les receveurs des accises des lieux où les entrepôts sont situés.

§ 26. Le bureau des douanes à la station de Courtray, pour les marchandises arrivant de l'intérieur ou de Courtray, et celui à la station de Mouscron pour les marchandises venant de Tournay ou de Mouscron, sont désignés comme lieux de vérification, non-seulement pour les marchandises de douane, mais aussi pour les marchandises d'accise dans les cas prévus par les

règlements. Ce ne sera qu'après l'accomplissement de cette formalité qu'elles pourront être chargées sur les waggons.

§ 27. Un point sur lequel j'appelle votre attention, c'est que le chargement des marchandises ne doit s'effectuer qu'en présence d'un vérificateur et de deux employés au moins. A mesure qu'on placera sur les waggons les marchandises déclarées à l'exportation ou en transit suivant l'un ou l'autre des modes établis par l'art. 1<sup>er</sup> de la loi du 18 juin 1838, les employés devront retirer les documents, pour être munis du certificat de décharge voulu au dernier bureau de sortie.

§ 28. Dès l'instant que le chargement sera commencé jusqu'au moment où le convoi quittera la station, les employés désignés au paragraphe précédent, ne pourront, sous aucun prétexte, abandonner leur poste.

§ 29. Ainsi que cela est prescrit par le dernier paragraphe de l'art. 23, tous les convois renfermant des marchandises d'accises seront escortés jusqu'à la station française de Tourcoing.

§ 30. Le receveur du bureau de consommation, établi à Mouscron, et le receveur des douanes et des accises de la ville de Courtray, délivreront respectivement, dans les cas déterminés par la loi, les acquits de paiement à la sortie pour les marchandises que l'on voudra exporter par le chemin de fer.

#### *De l'exportation des bagages.*

§ 31. A l'exportation des bagages la visite ne doit pas être aussi générale qu'à l'importation. Les employés devront cependant la pratiquer surtout à l'égard des malles d'un grand volume, et de celles dont le poids ferait supposer qu'elles renferment des marchandises prohibées à la sortie ou soumises à des droits élevés.

#### *Du transit.*

§ 32. Le bureau de Courtray est désigné comme lieu de vérification des marchandises déclarées en transit par entrepôt ordinaire ou par entrepôt libre, pour être exportées par les bureaux de Courtray et de Mouscron, et celui de Mouscron quand les marchandises sortiront de l'entrepôt de Tournay.

§ 33. Il a été fait une exception à cette règle pour les marchandises déclarées en transit de la manière indiquée par l'arrêté royal du 20 août 1842, et sortant des entrepôts publics et libres y désignés, pourvu qu'elles n'aient subi aucune manipulation ni aucun changement d'emballage. Les employés procéderont néanmoins à la visite à l'effet de reconnaître l'identité des marchandises enlevées de ces établissements pour être exportées vers la France. Pareille visite aura lieu également pour les marchandises importées par l'un des ports désignés dans l'arrêté dont il s'agit et que l'on voudra faire transiter directement vers le même pays.

§ 34. La formalité du visa au passage dans les lieux traversés par le chemin de fer, alors que la réexportation doit s'effectuer par cette voie, apporte des entraves sans offrir aucune garantie. Le 2<sup>e</sup> § de l'art. 31 a supprimé cette formalité.

§ 35. A l'avenir le transit des marchandises sortant des entrepôts libres sera exempt de droit quand la réexportation aura lieu par le chemin de fer et par les bureaux de Courtray et de Mouscron.

§ 36. L'arrêté du 20 août 1842, rendu applicable au bureau de l'administration de Mouscron, cessera de recevoir son exécution à celui de Menin à partir du 6 novembre prochain. Les colis déclarés en transit, au bureau de Mouscron, quel que soit leur nombre, seront toujours dirigés sur la station de Courtray, où ils resteront dans les magasins de la douane, jusqu'à ce que l'expédition, vers leur destination, puisse avoir lieu sur le pied déterminé par la circulaire du 20 août 1842.

§ 37. En exécution de l'art. 32, les colis renfermant des marchandises déclarées en transit, seront toujours escortés jusqu'à la station française de Tourcoing.

§ 38. Le receveur des douanes et des accises à Courtray est chargé de délivrer les acquits de transit pour l'exportation des marchandises sortant de l'entrepôt public de cette ville.

## SECTION DE COURTRAY A TOURNAY.

*De la circulation dans le rayon réservé.*

§ 39. Les voyageurs et leurs bagages, ainsi que les marchandises, ne seront transportés dans le rayon de la douane, que par les convois parcourant la section de Courtray à Tournay. A la station de Mouscron particulièrement, les voyageurs admis à prendre place dans les convois se dirigeant vers Tournay ou vers Courtray, seront soumis à la visite, de même que les bagages et les marchandises.

§ 40. Sur chaque colis, paquet, boîte ou malle quelconque transporté d'une station à une autre, les employés apposeront un bulletin qu'ils détacheront du registre à ce destiné fourni par l'administration, pour indiquer que la visite ou la vérification en a été effectuée. En cas de suspicion de fraude ce bulletin ne dispensera pas les employés du lieu de la destination, de procéder à une nouvelle vérification.

Les marchandises devront en outre être accompagnées des documents voulus pour justifier le transport dans le rayon de la douane.

§ 41. Sont provisoirement dispensés de la visite les bagages et les voyageurs allant directement de Tournay à Courtray et réciproquement de Courtray à Tournay, et ceux arrivant de l'intérieur du royaume à destination de ces deux villes.

§ 42. Les documents seront délivrés par le receveur du bureau de consommation établi à Mouscron, et par le receveur des douanes et des accises à Courtray, pour la circulation des marchandises tant sur le chemin de fer que dans leur ressort respectif.

*De la surveillance dans le rayon de la douane.*

§ 43. Des préposés des douanes seront placés de chaque côté des convois au moment de leur arrivée dans les stations, pour empêcher toute tentative de fraude. Il est aussi indispensable de combiner le service entre les différentes penthières traversées par les chemins de fer, de telle sorte qu'au moment du passage des convois les paquets que l'on voudrait jeter soit dans les voitures, soit hors des voitures, ne puissent échapper à la surveillance de la douane.

§ 44. Aux termes de l'art. 21, il est défendu aux conducteurs préposés à la garde et à la surveillance des convois, de laisser descendre aucun voyageur hors des lieux de station. Dans le cas où un convoi s'arrêterait en route par suite d'un accident quelconque, les employés échelonnés sur la ligne du chemin de fer, devront, au moyen d'un signal à indiquer par l'inspecteur du service actif, se porter rapidement sur le point où le convoi sera arrêté.

L'employé le plus élevé en grade de la station recherchera, à l'arrivée du convoi, les causes qui auront amené cet arrêt forcé. Son rapport sera transmis à l'inspecteur, et celui-ci le fera parvenir à l'administration, appuyé de ses observations, par l'intermédiaire du directeur de la province.

§ 45. Aucune visite mentionnée à l'art. 39 ne sera effectuée que sur l'autorisation, dans la station de Courtray, du contrôleur aux visites; et dans celle de Mouscron, du contrôleur ou du receveur. Ces visites auront lieu du reste avec tous les égards convenables.

## DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

§ 46. Le service d'escorte des convois sur la section de Courtray à Tournay, sera organisé de manière que les employés puissent retourner le même jour à leur résidence. Dans les cas exceptionnels où ils devraient découcher, chaque employé obtiendra *un franc et demi* par jour. Jusqu'au moment de leur départ ils seront chargés de concourir à la surveillance générale.

Quand des marchandises expédiées de Courtray vers l'intérieur du royaume par passavant-à-caution devront être escortées, il sera alloué à chaque employé *un franc et demi* par jour le retour compris; s'il est obligé de séjourner, l'indemnité est fixée à *deux francs*.

Tout employé dont la vue sera faible ne pourra être désigné pour l'escorte des convois.

§ 47. Le contrôleur aux visites à Courtray veillera à ce que les marchandises soient, autant que possible, expédiées par le premier convoi, afin de mettre les employés d'escorte à même de rentrer à leur poste dans la journée et d'éviter ainsi un surcroît de dépense.

Il ne sera accordé qu'un convoi par jour et seulement lorsqu'il y aura au moins 12 colis à escorter à la fois. Ces colis pourront être placés avec d'autres sur un même waggon. Cependant, s'il y a urgence, le contrôleur aux visites pourra s'écarter de cette règle.

§ 48. A la fin de chaque mois, les frais d'escorte feront l'objet d'une déclaration n° 68 (*comptabilité*), qui sera transmise au Département des Finances par la voie hiérarchique ordinaire.

§ 49. L'art. 41 attribue aux employés d'escorte le pouvoir de faire arrêter les convois s'ils s'aperçoivent d'une manœuvre frauduleuse flagrante. Pendant le jour ils agiteront un drapeau, et pendant la nuit ils feront usage d'une lanterne, de manière que l'un ou l'autre signal soit remarqué par le préposé du chemin de fer placé dans la partie supérieure du waggon qui suit immédiatement le remorqueur, pour qu'il avertisse le machiniste d'arrêter la marche du convoi. Comme l'abus de ce pouvoir pourrait donner lieu à de graves inconvénients pour l'exploitation du chemin de fer, il est expressément recommandé aux employés d'escorte de ne l'exercer qu'avec la plus grande réserve et seulement en cas de fraude flagrante.

§ 50. Afin de donner à l'administration toutes les garanties dont elle a besoin dans l'intérêt du trésor, les convois, à chaque station, resteront sous la police et la surveillance de la douane, et les voyageurs comme les bagages et les marchandises n'en sortiront qu'après que les visites ou vérifications auront eu lieu.

§ 51. D'accord avec le Département des Travaux Publics, les employés du chemin de fer sur la section franco-belge de Courtray à Lille, et sur la section belge de Courtray à Tournay, ont été commissionnés en qualité de préposés extraordinaires des douanes. Il importe que les chefs de service aux stations principales et intermédiaires, évitent avec soin tout conflit d'attributions, et cherchent à obtenir, par les relations qui vont être établies, du concours de ces employés, les résultats les plus favorables à la surveillance générale. Dans toutes les saisies auxquelles ils auront coopéré, il leur sera alloué une part égale à celle de chacun des préposés de l'administration.

§ 52. L'inspecteur du service actif pour les chemins de fer sera chargé d'assister, en France, à la réception des locomotives et voitures de toute sorte affectées à l'exploitation internationale.

Il tiendra la main à ce que le *coke* placé dans les *tenders* soit déchargé de temps à autre à la station de Courtray, en présence de deux préposés des douanes, pour s'assurer qu'on n'y cache pas des objets en fraude.

§ 53. Le chargement et le déchargement des marchandises auront lieu à l'arrivée des convois, sans avoir égard ni aux jours fériés ni aux heures légales fixées pour l'ouverture des bureaux de douanes par l'art. 316 de la loi générale. Ces jours et heures seront cependant observés en ce qui concerne la visite ou la vérification des marchandises. Si cela est reconnu nécessaire, les marchandises arrivant par un convoi pourront être expédiées vers leur destination par le convoi suivant.

§ 54. Tout employé qui aura cherché à prendre place gratuitement sur les waggons, sans y être autorisé par un ordre d'escorte, sera suspendu de ses fonctions et révoqué ensuite.

Vous remarquerez sans doute que le régime de douane établi pour l'importation, l'exportation et le transit par le chemin de fer de Courtray à Lille, n'est que provisoire. Comme il n'est guère possible, au début d'un pareil service, de prévoir à l'avance tous ses besoins ni les difficultés qu'il peut faire naître, vous voudrez bien me communiquer, à mesure que l'expérience l'aura démontré, toutes les améliorations qu'il serait utile d'adopter pour assurer complètement les intérêts du trésor. Je compte, au surplus, sur le zèle et l'activité de tous les employés, et je me persuade qu'ils ne négligeront aucun des moyens dont ils peuvent disposer, pour répondre à mon attente et remplir avec exactitude les obligations qui leur sont imposées.

Plus tard on examinera la question de savoir s'il convient d'étendre le système d'importa-

tion des marchandises par le chemin de fer jusqu'au lieux d'entrepôts situés à l'intérieur du royaume, sans les soumettre à une visite détaillée aux premiers bureaux d'entrée.

Il me reste à vous faire connaître que les employés de la station de Mouscron seront placés sous les ordres du contrôleur des douanes de cette résidence, et que ce dernier se mettra en rapport avec l'inspecteur du service actif pour les chemins de fer, mais seulement en ce qui concerne les opérations qui auront lieu dans la station.

La brigade de Courtray sera dirigée par le contrôleur aux visites, sous la surveillance aussi de l'inspecteur du service actif. Toutefois, il devra s'entendre avec son collègue de Mouscron, pour mettre chaque jour, à sa disposition pour le service ordinaire, les employés dont le concours ne lui serait pas indispensable.

*Le Ministre des Finances, SMITS.*

*Arrêté royal du 29 octobre 1842.*

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journ. offic.*, n° 38) ; ensemble les lois des 18 juin 1836 (*Bull. offic.*, n° 32) et 18 juin 1842 (*Bull. offic.*, n° 43) ;

Revu notre arrêté du 8 de ce mois, n° 2, réglant les nouvelles attributions des bureaux de douane de Mouscron et de Courtray ;

Voulant déterminer provisoirement le régime de douane auquel seront assujettis les marchandises, les bagages et les voyageurs transportés par le chemin de fer sur la section franco-belge de Courtray à Lille, et sur la section belge de Courtray à Tournay ;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

#### SECTION FRANCO-BELGE.

##### *Mode d'importation et d'exportation.*

ART. 1<sup>er</sup>. Les convois, sans distinction, allant en France ou qui en viennent, feront halte à Mouscron ; ils ne pourront continuer leur route qu'après qu'il aura été satisfait aux lois et règlements sur la police de la douane.

Aucun voyageur ne sera admis, à la station de Mouscron, dans les convois entrant dans le royaume. Il est également interdit d'y charger, dans ces convois, des bagages ou marchandises quelconques.

ART. 2. A chaque convoi, des voitures distinctes seront affectées au transport des marchandises et des bagages, à destination, à l'entrée, de chacune des stations de Mouscron et de Courtray, ou au-delà ; à la sortie, de celles situées sur le territoire français, entre Mouscron et Lille, ou au-delà.

ART. 3. Les waggons servant au transport des marchandises et des bagages seront couverts et n'auront d'autre ouverture que celle des panneaux de charge. Ils fermeront hermétiquement à clef. Les mains et tenons de ces panneaux de charge seront disposés de manière qu'un cadenas puisse y être apposé.

Chaque cadenas aura deux clefs : l'une restera entre les mains des employés des douanes, l'autre sera remise au conducteur en chef du convoi.

ART. 4. La direction du chemin de fer pourra cependant employer un même waggon pour les marchandises et les bagages ayant plusieurs destinations ; mais, dans ce cas, il devra être partagé en autant de compartiments qu'il y aura de destinations, et séparément pour les

marchandises et les bagages, pour que les uns et les autres restent toujours divisés par station établie dans les limites de l'exploitation de Courtray à Lille. La clôture de chacun de ces compartiments sera de même disposée de manière à recevoir un cadenas.

Les waggons à compartiments suivront les convois jusqu'à leur dernière destination.

ART. 5. Les marchandises d'encombrement, et celles qui, par leur nature, ne seront pas susceptibles d'être placées dans des voitures fermées, comme il est stipulé à l'art. 3, devront être mises sous bâche dûment plombée.

ART. 6. Pendant le parcours du rayon de la douane, les voyageurs allant en France ou qui en viennent, ne pourront conserver entre leurs mains aucun colis, boîte, rouleau ou paquet quelconque ; quelle que soit leur nature, ils devront, sans distinction, être inscrit au bureau des bagages et soumis à la taxe fixée par les tarifs en vigueur.

ART. 7. Il sera formé, en double expédition, séparément pour chaque station, des feuilles de chargement :

- a. Pour les marchandises ;
- b. Pour les bagages des voyageurs.

En ce qui concerne les marchandises, on indiquera leur espèce sur ces feuilles, ainsi que le nombre et les marques des tonneaux, ballots, paquets, caisses ou autres colis.

Elles seront signées par le conducteur en chef du convoi.

ART. 8. Tout colis ou paquet qui n'aura pas été porté sur les feuilles de chargement, et toutes marchandises qui, ne figurant pas sur ces mêmes feuilles, seront trouvées parmi les bagages ou sur la personne des voyageurs, sans que la déclaration en ait été faite au lieu du déchargement, sont réputés introduits en fraude et seront saisis conformément à la loi.

ART. 9. Les convois allant en France ou qui en viennent, seront toujours escortés par deux employés des douanes. A cet effet, des places leur seront réservées de chaque côté du dernier waggon, dans la partie supérieure, afin qu'ils puissent, d'un seul coup d'œil, embrasser le convoi dans toute son étendue. Ces employés monteront sur les convois aux stations de Mouscron et de Courtray.

Les douaniers français pourront escorter les convois venant de France, jusqu'à la station de Mouscron, la même faculté étant accordée aux douaniers belges, à l'exportation, jusqu'à la station de Tourcoing.

ART. 10. Les employés chargés de l'escorte d'un convoi devront toujours s'assurer, au départ et à l'arrivée, que les waggons de marchandises et de bagages sont dûment fermés. Ils ne pourront, sous aucun prétexte, quitter le convoi, et devront, en outre, accompagner les marchandises importées jusque dans le magasin de la douane où sera effectuée la visite ou la vérification en détail.

#### *Des exemptions.*

ART. 11. Les convois belges et français pourront apporter réciproquement sur le territoire de l'un et de l'autre pays, la quantité de *coke* formant l'approvisionnement ordinaire des *tenders*.

Ils pourront renouveler ces approvisionnements dans les magasins des stations où ils s'arrêteront. Le *coke* sera délivré par le chef de la station sur un bon signé par le machiniste, aux frais de qui il appartiendra.

ART. 12. L'exemption des droits sera de même accordée pour tous les objets indistinctement destinés aux réparations du matériel belge resté en France, et réciproquement du matériel français resté en Belgique.

Ces objets seront admis sur la production d'un certificat de l'employé supérieur du chemin de fer de la station d'où ils auront été expédiés, et à la charge d'indiquer leur emploi qui sera surveillé par les préposés des douanes.

ART. 13. Les locomotives, waggons et voitures de toute sorte affectés au service du chemin de fer franco-belge porteront, peints à l'huile, les lettres F. B., et, en dessous, un numéro d'ordre non interrompu. Elles pourront franchir librement la frontière, mais sous la garantie d'un acquit-à-caution descriptif des objets, destiné à assurer éventuellement, à leur égard, sous les peines de droit, l'application des lois générales. Cet acquit-à-caution sera renouvelé tous les

six mois; il ne sera délivré que sur le dépôt, par la direction du chemin de fer, d'un état détaillé et dûment vérifié par les employés, des locomotives et voitures auxquelles il devra se rapporter.

*De l'importation des marchandises.*

ART. 14. Lors de l'arrivée à la station de Mouscron d'un convoi venant de France, le conducteur en chef devra être porteur des feuilles de chargement mentionnées à l'art. 7, pour être représentées au chef du service de la douane.

Une expédition des feuilles comprenant les marchandises et les bagages à destination de Mouscron et de Tournay restera au premier bureau d'entrée, après qu'elle aura été vérifiée par les préposés à la visite.

ART. 15. Les feuilles de chargement relatives aux marchandises et bagages à destination de Courtray ou au-delà, seront visées par le receveur des douanes à Mouscron; une expédition de chacune d'elles sera remise au conducteur en chef et servira à couvrir et à justifier le transport dans le rayon jusqu'à Courtray. L'autre expédition sera confiée aux employés de l'escorte pour être remise au chef du service de la douane de cette station avec les clefs des cadenas apposés sur les waggons.

Après vérification, le double de chaque feuille de chargement restera déposé au bureau de la douane à Courtray.

ART. 16. Sauf le cas prévu par l'art. 4, les waggons renfermant les marchandises pour Mouscron et Tournay, seront retenus à la station de Mouscron. Après le déchargement de ces waggons qui aura lieu immédiatement, les marchandises seront déposées dans les magasins à ce destinés, jusqu'à ce que les formalités et conditions en douane aient été remplies.

ART. 17. Les marchandises en destination de Mouscron ne seront enlevées des magasins de la douane de Mouscron qu'après déclaration en détail, visite ou vérification et acquittement des droits.

Quant à celles importées pour Tournay, elles seront dirigées sur cette ville lorsque la déclaration et la visite en auront été faites, sous plombs et par passavant-à-caution.

A leur arrivée dans la station de Tournay, les marchandises seront placées dans les magasins de la douane d'où elles seront ensuite retirées pour être conduites à l'entrepôt public ou mises à la disposition des intéressés, alors que les droits de consommation dont elles seront passibles, auront été acquittés.

ART. 18. Le bureau de douane à la station de Courtray étant admis comme premier bureau de paiement, sauf l'exception établie par l'art. 16, toutes les marchandises importées de France et destinées tant pour cette ville que pour les autres localités du royaume, y seront soumises à la visite et à la vérification sur le pied déterminé par la loi générale du 26 août 1822 (*Journ. offic.*, n° 38) et par celle du 18 juin 1836 (*Bulletin offic.*, n° 32.)

*De l'importation des bagages des voyageurs.*

ART. 19. Sont désignés comme bureaux de visite des voyageurs et de leurs bagages :

- 1° Le bureau de Mouscron pour les voyageurs à destination de Mouscron et Tournay;
- 2° Le bureau de Courtray pour les voyageurs à destination de cette ville et au-delà.

ART. 20. A l'arrivée des waggons à Mouscron et à Courtray les bagages seront déchargés et placés dans un magasin sous la surveillance de la douane. Ces bagages n'en sortiront, s'ils renferment des objets imposés, qu'après déclaration détaillée, faite individuellement par les propriétaires, vérification et paiement des droits.

ART. 21. Il est défendu aux conducteurs préposés à la garde et à la surveillance des convois, de laisser descendre aucun voyageur hors des lieux des stations.

*De l'importation d'objets soumis à un régime particulier.*

ART. 22. Les voitures et chevaux des voyageurs venant de l'étranger devront être compris sur les feuilles de chargement dont parle l'art. 7; les formalités pour leur admission en franchise des droits, dans le cas prévu par le § 3 de l'art. 5 de la loi générale du 26 août 1822

(*Journ. offic.*, n° 38), seront remplies à Mouscron lorsque les voitures et les chevaux seront destinés pour cette localité, et pour celle de Tournay; et à Courtray quand ils devront être expédiés dans cette direction.

ART. 23. Des affiches apposées dans les bureaux des stations de Mouscron et de Courtray indiqueront les formalités à remplir par les voyageurs, pour l'introduction de certains objets, et notamment de ceux repris dans la loi du 8 août 1835 (*Bull. offic.*, n° 44), relative aux exemptions en matières de douane et de garantie.

*De l'exportation des marchandises.*

ART. 24. Dans les lieux de station situés hors du rayon où il existe un bureau de douane, les marchandises sujettes à des droits de sortie pourront être chargées sur les waggons en présence des employés et sur la production de l'acquit de paiement, mais elles seront toujours vérifiées au bureau des douanes à Courtray avant qu'elles puissent être chargées sur les waggons destinés à l'exploitation internationale.

Les marchandises arrivant à Courtray sans être accompagnées d'acquits de paiement à la sortie, y seront déclarées, vérifiées et soumises aux droits dont elles seront passibles.

ART. 25. Relativement aux marchandises d'accises exportées avec décharge de l'impôt, les documents continueront d'être levés au bureau où elles auront été prises en charge au compte du déclarant.

La vérification aura lieu à Courtray pour les marchandises de l'espèce, venant de l'intérieur, et à Mouscron pour celles arrivant de Tournay.

Les convois qui renfermeront des marchandises d'accises seront toujours escortés jusqu'à la station française de Tourcoing.

ART. 26. Les receveurs placés dans l'intérieur du royaume indiqueront sur les acquits de paiement à la sortie et sur les permis d'exportation des marchandises avec décharge des droits, le délai nécessaire pour conduire les marchandises du lieu de l'enlèvement à celui de la station où elles devront être chargées.

Les employés des douanes attachés à cette station constateront ensuite sur les documents l'heure du départ par le chemin de fer. Cette formalité sera remplie par les commis des accises dans les stations où il ne serait pas reconnu utile d'établir un poste d'employés des douanes.

Au bureau de Mouscron les employés apposeront sur les documents dont il s'agit le certificat de décharge voulu.

*De l'exportation des bagages.*

ART. 27. En cas de suspicion de fraude à la sortie du royaume, les employés de Courtray visiteront les bagages des voyageurs arrivant de l'intérieur et se rendant en France. De même les employés de Mouscron visiteront les bagages des voyageurs de cette station et de ceux venant de Tournay, avant que les uns et les autres prennent place dans les convois destinés à l'exploitation internationale.

*Du transit.*

ART. 28. Toutes les dispositions de notre arrêté du 20 août 1842 (*Bulletin officiel*, n° 75), sont rendues applicables aux marchandises entrant ou sortant en transit par le bureau de Mouscron.

ART. 29. Le transit des marchandises sortant des entrepôts libres est exempt de droit, quand la réexportation aura lieu par le chemin de fer et par les bureaux de Courtray et de Mouscron.

ART. 30. Les marchandises déclarées en transit par entrepôt ordinaire ou par entrepôt libre, qui devront être exportées par les bureaux de Mouscron et de Courtray, seront vérifiées à Courtray quand elles arriveront par ce bureau, et à Mouscron lorsqu'elles auront été enlevées de l'entrepôt public de Tournay.

Sont exceptées de cette vérification, les marchandises déclarées en transit et sortant des entrepôts publics et libres, situés dans les lieux mentionnés en notre arrêté précité du 20 août 1842, quand elles n'auront subi aucune manipulation ni aucun changement d'emballage.

lage ; toutefois, il sera procédé à une visite pour reconnaître l'identité des marchandises enlevées de ces établissements et de celles déclarées en transit direct, lorsque les unes et les autres seront dirigées vers la France.

ART. 31. Dans les documents servant au transit par le chemin de fer, les receveurs n'indiqueront le délai de validité que jusqu'à la première station où les marchandises devront être chargées ou déposées dans les entrepôts publics, sauf aux employés de ces stations à constater ensuite sur les documents le moment du départ par le chemin de fer.

En outre, aucun visa au passage ne sera imposé dans les lieux traversés par le chemin de fer pour l'un ou l'autre des modes de transit établis par l'art. 1<sup>er</sup> de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32), quand le transit ou la réexportation aura lieu par cette voie.

Les employés du bureau de Mouscron apposeront sur les acquits de transit le certificat de décharge voulu pour constater le passage à l'étranger.

ART. 32. Les convois renfermant des marchandises en transit seront escortés jusqu'à la station française de Courtray.

ART. 33. A l'époque où le présent arrêté sera mis en vigueur, celui du 20 août 1842, cité à l'art. 23, cessera de recevoir son exécution au bureau de Courtray. Des lors les marchandises entrant en transit par ce bureau, resteront soumises au régime ordinaire.

#### SECTION BELGE DE COURTRAY A TOURNAY.

##### *De la circulation dans le rayon de la douane.*

ART. 34. Le service des convois entre Courtray et Tournay sera entièrement distinct du service des convois sur la section franco-belge de Courtray à Lille.

Tous les convois feront halte à Mouscron. Aucun voyageur ne sera admis à prendre place dans les convois se dirigeant vers Tournay ou vers Courtray, qu'après qu'il aura satisfait aux lois et règlements sur la police de la douane.

ART. 35. Les marchandises et les bagages transportés d'une station à une autre dans le rayon de la douane ne seront chargés sur les waggons qu'après vérification et qu'en présence des employés. Un bulletin qu'ils y apposeront indiquera que cette formalité a été remplie. En outre, les marchandises devront, sous les peines de droit, être accompagnées des documents voulus pour justifier le transport.

ART. 36. Les receveurs mentionneront dans les documents le délai nécessaire pour conduire les marchandises du lieu de l'enlèvement à celui de la station où elles devront être chargées. Les préposés des douanes, après vérification, viseront ces documents.

Les marchandises et les documents devront ensuite être représentés aux préposés attachés à la station du lieu de la destination, afin que ceux-ci fixent le délai pour le transport ultérieur, s'il doit avoir lieu dans le rayon réservé.

ART. 37. Les convois de Courtray à Tournay et réciproquement seront toujours escortés par deux préposés des douanes. Ils seront placés dans des waggons de la manière indiquée à l'art. 9.

##### *De la surveillance dans le rayon de la douane.*

ART. 38. Les chefs et préposés des douanes, dans l'exercice de leurs fonctions et munis de leur commission, pourront traverser librement le *railway*, lorsque le passage ne devra pas être formellement interdit par l'attente ou l'arrivée d'un convoi.

Ils seront également admis à exercer leur surveillance tant de nuit que de jour sur le *railway*, et dans les stations situées dans le rayon de la douane.

ART. 39. Les employés des douanes revêtus de leur uniforme, auront un libre accès dans tous les bâtiments et dépendances quelconques des établissements des chemins de fer. Toutefois, en ce qui concerne les lieux servant à l'habitation personnelle, les recherches ne pourront y être effectuées que sur le pied établi par la loi générale du 26 août 1822 (*Journ. officiel*, n° 28).

*Dispositions générales.*

ART. 40. L'escorte des marchandises et des bagages aura lieu sans frais pour le commerce et les voyageurs. Ils seront supportés par le trésor public dans les cas à déterminer par notre Ministre des Finances.

ART. 41. Si les préposés commis à l'escorte des convois sur toute l'étendue du chemin de fer placé dans le rayon de la douane s'aperçoivent en route de quelque manœuvre frauduleuse flagrante, ils auront le droit de faire arrêter le convoi sur le champ au moyen d'un mode de communication avec les conducteurs qui seront tenus d'obtempérer à leur première sommation, sous peine d'être poursuivis, conformément à la loi, comme coupables d'opposition aux fonctions des employés des douanes.

Le mode de communication entre ces employés et les conducteurs des convois, sera déterminé par les soins de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics.

ART. 42. En cas de fraude constatée pendant le trajet et résultant de la négligence ou de la connivence des employés du chemin de fer, il sera verbalisé au préjudice de la direction du chemin de fer qui deviendra passible des condamnations pécuniaires encourues, sauf son recours contre les auteurs du délit.

Pour assurer l'effet de ce recours, la Direction du chemin de fer pourra faire fournir un cautionnement par les conducteurs en chef, et faire consigner une certaine somme par les machinistes, d'après les bases à fixer par notre Ministre des Travaux Publics.

ART. 43. Aucune station intermédiaire, autre que celle de Mouscron, ne sera établie dans le rayon de la douane que d'un commun accord entre les Départements des Travaux Publics et des Finances.

ART. 44. Les stations principales et les stations intermédiaires dans le rayon de la douane seront parfaitement closes. Elles devront être pourvues des bâtiments, locaux et magasins nécessaires au service de la douane pour assurer les intérêts du trésor.

L'admission dans ces stations de personnes étrangères à la Direction du chemin de fer et au service de la douane, sera interdite au moment de l'arrivée et du départ des convois. Elles ne pourront également circuler sur toute l'étendue de la section franco-belge sans une autorisation spéciale.

ART. 45. A chaque station, toujours dans le territoire réservé, les convois resteront sous la police et la surveillance du service de la douane. Les voyageurs, les bagages et les marchandises ne pourront sortir qu'après que les visites et vérifications auront eu lieu.

ART. 46. Aucune cache, aucun double fond ne pourra être pratiqué à aucune des voitures employées sur le chemin de fer.

Les gens de l'art, chargés de l'examen des locomotives, waggons ou autres voitures quelconques destinés à l'exploitation internationale, seront assistés en France d'un employé des douanes belges, et en Belgique d'un employé des douanes françaises, qui signera avec eux le procès-verbal de réception.

ART. 47. Lorsque la Direction du chemin de fer se chargera des déclarations en douane, elle sera civilement responsable des contraventions résultant des déclarations frustratoires ou inexactes remises par ses agents, ainsi que des faits de fraude ou d'opposition dont ils se rendraient personnellement coupables. Ces fraudes et contraventions seront constatées et poursuivies conformément à la législation en vigueur.

ART. 48. Dans le cas prévu par l'art. 47, la Direction du chemin de fer sera considérée comme agent admis près de l'administration des douanes. Elle jouira, en cette qualité, du privilège sur les biens meubles de ses débiteurs accordé par l'art. 119 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journ. officiel*, n° 38).

ART. 49. Aucun convoi ne pourra franchir la frontière en hiver après huit heures, et en été après neuf heures et demie du soir, à moins que le retard ne soit le résultat d'un événement de force majeure.

ART. 50. La vérification des marchandises ne s'effectuera que pendant les heures légales fixées pour l'ouverture des bureaux de douane par l'art. 316 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38).

ART. 51. Les chefs, de même que les préposés des douanes revêtus de leur uniforme, seront admis gratuitement dans les convois sur la production des cartes ou des ordres d'escorte qui leur auront été respectivement délivrés.

ART. 52. Toutes les dispositions actuellement existantes concernant l'importation, l'exportation, le transit direct ou par entrepôt, et la circulation, auxquelles il n'est point dérogé par le présent arrêté, continueront d'être observées.

Nos Ministres des Finances et des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à St-Cloud, le 29 octobre 1842.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

*Le Ministre des Finances, SMITS.*

*Le Ministre des Travaux Publics, L. DESMAISIÈRES.*

N° 1012. — Formalités de douane à observer pour les voyageurs et leurs bagages transportés par le chemin de fer de Mons à Valenciennes.

Bruxelles, le 11 novembre 1842.

MESSIEURS LES DIRECTEURS,

Un arrêté de ce jour, dont vous recevrez une expédition avec la présente, détermine provisoirement le régime de douane auquel seront assujettis les bagages et les voyageurs transportés par le chemin de fer sur la section franco-belge de Mons à Valenciennes, ainsi que les marchandises circulant par cette voie dans le rayon réservé.

Les dispositions contenues dans la circulaire du 31 octobre dernier, pour assurer l'exécution de l'arrêté du 29 du même mois, relatif à l'exploitation de la section franco-belge de Courtray à Lille et de la section de Courtray à Tournay, sont en général applicables à l'arrêté ci-joint. Je crois toutefois devoir y ajouter les observations suivantes :

1° Provisoirement le chemin de fer de Mons à Valenciennes n'est admis ni pour l'importation ni pour l'exportation des marchandises. Les convois venant de France ou qui s'y rendent ne pouvant dès lors transporter que les voyageurs et leurs bagages, on n'admettra au bureau de Quiévrain aucune déclaration de marchandises expédiées par cette voie, sauf celles d'un petit volume qui se trouveraient parmi les effets des voyageurs.

2° A l'importation comme à l'exportation, les bagages et les voyageurs seront placés dans des voitures distinctes ; mais ils ne devront être séparés *par destination* qu'à la sortie, puisqu'à l'entrée, la station de Quiévrain est considérée, sous le rapport des douanes, comme lieu unique de destination.

3° Les employés qui, conformément à l'art. 8, seront chargés du service d'escorte de Quiévrain à Boussu, retourneront à pied à leur résidence, dans la journée, attendu que la distance à parcourir n'est que d'environ deux lieues. Il ne leur sera accordé aucune indemnité pour ce service. Pendant le trajet au retour, ils devront concourir à la surveillance générale.

Tout employé dont la vue serait faible, ne pourra être désigné pour le service d'escorte.

4° La visite des voyageurs et de leurs bagages aura lieu à Quiévrain ; afin d'empêcher la fraude et d'ôter tout motif de plainte fondé aux personnes soumises à cette visite, les employés se conformeront aux recommandations contenues dans les §§ 22 et 23 de la circulaire du 31 octobre.

5° Il n'est apporté aucune modification aux dispositions en vigueur relativement à l'impor-

tation d'objets soumis à un régime particulier. Jusqu'à ce qu'il en soit autrement disposé, le receveur de la douane, à Quiévrain, enverra directement à l'administration, à l'expiration de chaque mois, un relevé positif ou négatif des voitures et chevaux admis en franchise de droits conformément au § 3 de l'art. 5 de la loi générale.

6° Lors de l'exportation des bagages, les employés se conformeront à ce que prescrit, pour la visite, le § 31 de la circulaire du 31 octobre.

7° Bien que les marchandises ne puissent actuellement être importées ou exportées par cette voie, rien ne s'oppose cependant à ce que celles existantes dans le royaume et qui sont destinées pour l'une ou l'autre station, ne soient transportées par le chemin de fer.

Cette circulation est autorisée par les art. 19 et 20 de l'arrêté royal dont les dispositions sur cet objet devront être attentivement observées.

8° Les voyageurs admis à prendre place à la station de Quiévrain dans les convois se dirigeant vers Mons, y seront soumis à la visite, ainsi que les bagages et les marchandises.

9° Sur chaque colis, paquet, boîte ou malle quelconque transporté d'une station à une autre, les employés apposeront un bulletin qu'ils détacheront du registre à ce destiné, fourni par l'administration, pour indiquer que la visite ou vérification en a été effectuée. En cas de suspicion de fraude, ce bulletin ne dispensera pas les employés du lieu de la destination, de procéder à une nouvelle vérification.

Les marchandises devront en outre être accompagnées des documents voulus pour justifier le transport dans le rayon de la douane. Quant aux marchandises expédiées du territoire réservé à destination d'une station de l'intérieur, il sera indispensable que le délai à fixer pour le transport soit assez long pour que la décharge des documents puisse être obtenue avant l'expiration de ce délai, qui, de Quiévrain ou Thulin à Bruxelles, par exemple, pourra être d'un et même de deux jours (\*).

10° Indépendamment des précautions particulières que l'état des lieux pourrait exiger, la surveillance dans le rayon de la douane sera dirigée conformément à ce qui est prescrit aux §§ 43 et 44 de la circulaire du 31 octobre.

11° Aucune visite mentionnée à l'art. 22 ne sera effectuée que sur l'autorisation, dans la station de Quiévrain, du contrôleur aux visites; et dans celle de Thulin, de l'employé le plus élevé en grade. Ces visites auront lieu du reste avec tous les égards convenables.

12° Provisoirement le contrôleur aux visites à Quiévrain sera chargé d'assister en France à la réception des locomotives et voitures de toute sorte affectées à l'exploitation internationale.

Il tiendra la main à ce que le coke placé dans les *tenders* soit déchargé de temps à autre à Quiévrain, en présence de deux préposés des douanes, pour s'assurer qu'on n'y cache pas des objets en fraude.

*Le Ministre des Finances, SMITS.*

---

*Arrêté royal du 11 novembre 1842.*

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journ. offic.*, n° 38), ensemble les lois du 18 juin 1836 (*Bull. offic.*, n° 32) et 18 juin 1842 (*Bull. offic.*, n° 43);

Voulant déterminer provisoirement le régime de douane auquel seront assujettis les bagages

---

(\*) Cette disposition sera observée pour les marchandises expédiées de l'une ou l'autre des stations de la section du chemin de fer de Courtray à Tournay.

et les voyageurs transportés par le chemin de fer sur la section franco-belge de Mons à Valenciennes, ainsi que les marchandises circulant par cette voie dans le rayon de la douane ;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

*Mode d'importation et d'exportation.*

ART. 1<sup>er</sup>. Les convois, sans distinction, allant en France, ou qui en viennent, feront halte à Quiévrain; ils ne pourront continuer leur route qu'après qu'il aura été satisfait aux lois et règlements sur la police de la douane.

ART. 2. A chaque convoi, des voitures distinctes seront affectées au transport des bagages à destination, à l'entrée, de la station de Quiévrain ou au-delà; à la sortie, de chacune des stations situées sur le territoire français entre Quiévrain et Valenciennes ou au-delà.

ART. 3. Les waggons servant au transport des bagages seront couverts et n'auront d'autre ouverture que celle des panneaux de charge. Ils fermeront hermétiquement à clef. Les mains et tenons de ces panneaux de charge seront disposés de manière qu'un cadenas puisse y être apposé.

ART. 4. A la sortie du royaume, la direction du chemin de fer pourra cependant employer un même waggon pour renfermer les bagages ayant plusieurs destinations; mais, dans ce cas, il devra être partagé en autant de compartiments qu'il y aura de destinations, afin que les bagages restent toujours divisés par station. La clôture de chacun de ces compartiments sera de même disposée de manière à recevoir un cadenas.

Les waggons à compartiments suivront les convois jusqu'à leur dernière destination.

ART. 5. Les voyageurs allant en France, ou qui en viennent, ne pourront conserver entre leurs mains aucun colis, boîte, rouleau ou paquet quelconque; quelle que soit leur nature, ils devront, sans distinction, être inscrits au bureau des bagages et soumis à la taxe fixée par les tarifs en vigueur.

ART. 6. Il sera formé en double expédition, séparément pour chaque station, une feuille de chargement comprenant tous les bagages des voyageurs.

Les feuilles seront signées par le conducteur en chef du convoi.

ART. 7. Tout colis ou paquet qui n'aura pas été porté sur les feuilles de chargement, et toutes marchandises qui, ne figurant pas sur ces mêmes feuilles, seront trouvées parmi les bagages ou sur la personne des voyageurs, sans que la déclaration en ait été faite au lieu du déchargement, sont réputés introduits en fraude et seront saisis conformément à la loi.

ART. 8. Provisoirement les convois entrant dans le royaume seront escortés jusqu'à la station de Boussu par deux préposés des douanes. A cet effet, des places leur seront réservées de chaque côté du dernier waggon, dans la partie supérieure, afin qu'ils puissent, d'un seul coup d'œil, embrasser le convoi dans toute son étendue. Ces employés monteront sur les convois à la station de Quiévrain.

Les douaniers français pourront escorter les convois venant de France, jusqu'à la station de Quiévrain, la même faculté étant accordée aux douaniers belges, à l'exportation, jusqu'à la station de Blanc-Misseron.

*Des exemptions.*

ART. 9. Les convois belges et français pourront apporter réciproquement sur le territoire de l'un et de l'autre pays, la quantité de coke formant l'approvisionnement ordinaire des tenders.

Ils pourront renouveler ces approvisionnements dans les magasins des stations où ils s'arrêteront. Le coke sera délivré par le chef de la station sur un bon signé par le machiniste, aux frais de qui il appartiendra.

ART. 10. L'exemption des droits sera de même accordée pour tous les objets indistinctement destinés aux réparations du matériel belge resté en France, et réciproquement du matériel français resté en Belgique.

Ces objets seront admis sur la production d'un certificat de l'employé supérieur du chemin

de fer de la station d'où ils auront été expédiés, et à la charge d'indiquer leur emploi qui sera surveillé par les préposés des douanes.

ART. 11. Les locomotives, waggons et voitures de toute sorte, affectés au service du chemin de fer franco-belge, porteront peints à l'huile, les lettres *F.-B.*, et en dessous, un numéro d'ordre non interrompu. Elles pourront franchir librement la frontière, mais sous la garantie d'un acquit-à-caution descriptif des objets, destiné à assurer éventuellement, à leur égard, sous les peines de droit, l'application des lois générales. Cet acquit-à-caution sera renouvelé tous les six mois; il ne sera délivré que sur le dépôt par la direction du chemin de fer, d'un état détaillé et dûment vérifié par les employés, des locomotives et voitures auxquelles il devra se rapporter.

*De l'importation des bagages et des voyageurs.*

ART. 12. Lors de l'arrivée à la station de Quiévrain, d'un convoi venant de France, le conducteur en chef devra être porteur des feuilles de chargement mentionnées à l'art. 6, pour être représentées au chef du service de la douane.

Une expédition de chaque feuille restera au bureau de la douane à Quiévrain, après qu'elle aura été vérifiée par les préposés à la visite.

ART. 13. Le bureau de Quiévrain est désigné comme bureau de visite pour tous les voyageurs et leurs bagages à destination tant de cette commune que des autres localités du royaume.

ART. 14. A l'arrivée des waggons à Quiévrain, les bagages seront déchargés et placés dans un magasin sous la surveillance de la douane. Ces bagages n'en sortiront, s'ils renferment des objets imposés, qu'après déclaration détaillée, faite individuellement par les propriétaires, visite des employés et paiement des droits.

ART. 15. Il est défendu aux conducteurs préposés à la garde et à la surveillance des convois, de laisser descendre aucun voyageur hors des lieux de station.

*De l'importation d'objets soumis à un régime particulier.*

ART. 16. Les voitures et chevaux des voyageurs venant de l'étranger, devront être compris sur les feuilles de chargement dont parle l'art. 6. Les formalités pour leur admission en franchise des droits, dans le cas prévu par le § 3 de l'art. 5 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38), seront remplies à Quiévrain.

*De l'exportation des bagages.*

ART. 17. En cas de suspicion de fraude à la sortie du royaume, les employés de Quiévrain visiteront les bagages des voyageurs venant de l'intérieur et se rendant en France.

*De la circulation dans le rayon de la douane.*

ART. 18. Dans les stations situées dans le rayon de la douane, aucun voyageur ne sera admis à prendre place dans les convois se dirigeant vers l'intérieur ou vers Quiévrain, qu'après avoir satisfait aux lois et règlements sur la police de la douane.

ART. 19. Les marchandises et les bagages transportés d'une station à une autre dans le rayon de la douane, ne seront chargés sur les waggons qu'après vérification et qu'en présence des employés. Un bulletin qu'ils y apposeront, indiquera que cette formalité a été remplie. En outre les marchandises devront, sous les peines de droit, être accompagnées des documents voulus pour justifier le transport.

ART. 20. Les receveurs mentionneront dans les documents le délai nécessaire pour conduire les marchandises du lieu de l'enlèvement à celui de la station où elles devront être chargées. Les préposés des douanes, après vérification, visiteront les documents. Les marchandises et les documents devront ensuite être représentés aux préposés attachés à la station du lieu de la destination, afin que ceux-ci y apposent le certificat de décharge voulu, ou fixent le délai pour le transport ultérieur s'il doit avoir lieu dans le rayon de la douane.

*De la surveillance dans le rayon de la douane.*

ART. 21. Les chefs et préposés des douanes, dans l'exercice de leurs fonctions et munis de leurs commissions, pourront traverser librement le *railway*, lorsque le passage ne devra pas être formellement interdit par l'attente ou l'arrivée d'un convoi.

Ils seront également admis à exercer leur surveillance, tant de nuit que de jour, sur le *railway* et dans les stations situées dans le rayon de la douane.

ART. 22. Les employés des douanes, revêtus de leur uniforme, auront un libre accès dans tous les bâtiments et dépendances quelconques des établissements des chemins de fer. Toutefois, en ce qui concerne les lieux servant à l'habitation personnelle, les recherches ne pourront y être effectuées que sur le pied déterminé par la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38).

*Dispositions générales.*

ART. 23. Si les préposés commis à l'escorte des convois sur toute l'étendue du chemin de fer placé dans le rayon de la douane, s'aperçoivent en route de quelque manœuvre frauduleuse flagrante, ils auront le droit de faire arrêter le convoi sur le champ, au moyen d'un mode de communication avec les conducteurs qui seront tenus d'obtempérer à leur première sommation, sous peine d'être poursuivis conformément à la loi, comme coupables d'opposition à l'exercice des fonctions des employés des douanes.

Le mode de communication entre ces employés et les conducteurs des convois, sera déterminé par les soins de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics.

ART. 24. En cas de fraude constatée pendant le trajet et résultant de la négligence ou de la connivence des employés du chemin de fer, il sera verbalisé au préjudice de la direction du chemin de fer, qui deviendra passible des condamnations pécuniaires encourues, sauf son recours contre les auteurs du délit.

Pour assurer l'effet de ce recours, la direction du chemin de fer pourra faire fournir un cautionnement par les conducteurs en chef, et faire consigner une certaine somme par les machinistes sur le pied à déterminer par notre Ministre des Travaux Publics.

ART. 25. Aucune station intermédiaire, autre que celles de Quiévrain et de Thulin, ne sera établie dans le rayon de la douane que d'un commun accord entre les Départements des Travaux Publics et des Finances.

ART. 26. Les stations dans le rayon de la douane seront parfaitement closes. Elles devront être pourvues des bâtiments, locaux et magasins nécessaires au service de la douane, pour assurer les intérêts du trésor.

L'admission, dans ces stations, des personnes étrangères à la direction du chemin de fer et au service de la douane, sera interdite au moment de l'arrivée et du départ des convois. Elles ne pourront également circuler sur toute l'étendue de la section franco-belge, sans une autorisation spéciale.

ART. 27. A chaque station, toujours dans le territoire réservé, les convois resteront sous la police et la surveillance du service de la douane. Les voyageurs et leurs bagages ne pourront sortir qu'après que les visites et vérifications auront eu lieu.

ART. 28. Aucune cache, aucun double fond ne pourra être pratiqué à aucune des voitures employées sur le chemin de fer.

Les gens de l'art chargés de l'examen des locomotives, waggons ou autres voitures quelconques, destinés à l'exploitation internationale, seront assistés en France d'un employé des douanes belges, et en Belgique, d'un employé des douanes françaises, qui signera avec eux le procès-verbal de réception.

ART. 29. Aucun convoi ne pourra franchir la frontière, en hiver, après huit heures, et en été, après neuf heures et demie du soir, à moins que le retard ne soit le résultat d'un événement de force majeure.

ART. 30. Les chefs, de même que les préposés des douanes, revêtus de leur uniforme, seront admis gratuitement dans les convois sur la production des cartes et des ordres d'escorte

Nos Ministres des finances et des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

*Le Ministre des Finances, SMITS.*

*Le Ministre des Travaux Publics, L. DESMAISIERES.*

---

N° 1060. — Exemption du droit de transit pour les marchandises sortant des entrepôts libres, et expédiées par le chemin de fer belgico-rhénan.

Bruxelles, le 9 mai 1845.

MESSIEURS LES DIRECTEURS,

Un arrêté royal en date du 9 de ce mois, et dont vous recevrez une expédition avec la présente, exempte de droit le transit des marchandises qui, sortant des entrepôts libres, sont réexportées par le chemin de fer jusqu'à Liège et de là par la route ordinaire et le bureau d'*Henri-Chapelle*, à destination du chemin de fer rhénan à Aix-la-Chapelle. D'un autre côté un arrêté en date du 14 août dernier, admet comme correspondants du chemin de fer les voitures qui effectuent le transport des marchandises de la station de Liège à celle d'*Aix-la-Chapelle*. Cette disposition accorde en outre une remise fixe sur le prix de transport des dites marchandises.

Dans le but d'empêcher que les expéditeurs ne jouissent indûment de ces avantages, soit par la substitution des marchandises durant le trajet de Liège à Aix-la-Chapelle, soit de toute autre manière, les dispositions suivantes ont été adoptées de concert avec le département des travaux publics :

1° Les voituriers seront munis d'une feuille de route délivrée par l'administration des chemins de fer en exploitation; cette feuille présentera la désignation exacte des colis transportés.

2° Les employés de la douane au bureau d'*Henri-Chapelle*, après avoir rempli les formalités ordinaires de douane, apposeront leur visa sur ces feuilles de route pour constater qu'ils ont reconnu la conformité des chargements.

3° Les marchandises qui, accompagnées d'un acquit de libre transit délivré conformément à l'arrêté royal du 9 mai, n'auront point été portées sur ces feuilles de route, ou seront transportées par des voituriers non admis comme correspondants du chemin de fer belgico-rhénan, seront assujetties au paiement du droit de transit au bureau d'*Henri-Chapelle*.

Les fonctionnaires que la chose concerne devront tenir strictement la main à l'observation de ces mesures de précaution.

L'arrêté du 9 mai étant obligatoire trois jours francs après l'arrivée du *Bulletin officiel* au chef-lieu de la province, vous devrez vous informer de la date de cette arrivée au gouvernement provincial, la faire connaître sans retard aux employés sous vos ordres, et m'en donner avis.

*Le Ministre des Finances, MERCIER.*

*Arrêté royal du 9 mai 1843.*

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 28 mars 1843 (*Bull. offic.*, n° 9) qui autorise le Gouvernement à modifier le régime de transit en vigueur;

Considérant qu'en attendant la jonction des chemins de fer belge et prussien, il a été convenu entre l'administration des chemins de fer belges en exploitation et la direction du chemin de fer rhénan, qu'elles admettront réciproquement comme correspondants les voituriers qui effectueront le transport des marchandises de la station de Liège à celle d'Aix-la-Chapelle, en se conformant aux conditions qui leur seront imposées;

Voulant assurer aux marchandises expédiées par cette voie la jouissance des avantages concédés en faveur de celles dont le transport se fait sans interruption par le rail-way;

Sur la proposition de notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Est exempt de droits, le transit des marchandises qui, sortant des entrepôts libres, sont réexportées par chemin de fer jusqu'à Liège et de là par la route ordinaire et le bureau d'Henri-Chapelle, à destination du chemin de fer rhénan à Aix-la-Chapelle.

Notre Ministre des Finances déterminera, de concert avec M. le Ministre des Travaux Publics, les conditions auxquelles les voituriers devront se soumettre pour que cette exemption de droit soit appliquée.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

*Le Ministre des Finances, MERCIER.*

N° 1067. — Ouverture du chemin de fer de Quiévrain à Valenciennes à l'importation des marchandises, et création d'un bureau de douane dans la station de Quiévrain.

Bruxelles, le 7 juin 1845.

MESSEURS LES DIRECTEURS,

Je vous adresse ci-joint copie d'un arrêté royal en date du 1<sup>er</sup> du mois courant, qui détermine le régime de douane applicable au transport des marchandises sur le chemin de fer de Quiévrain à Valenciennes. Cet arrêté étant exécutoire trois jours francs après l'arrivée du *Bulletin officiel* au chef-lieu de la province, le bureau de la station de Quiévrain, créé par l'arrêté du 3 avril dernier, sera ouvert à l'expiration de ce délai. Vous voudrez bien vous informer de la date de cette arrivée, la faire connaître aux employés que l'objet concerne et m'en donner également avis.

L'arrêté dont il s'agit complète, avec celui du 11 novembre 1842, le régime de douane à observer pour les marchandises, les bagages et les voyageurs transportés par le chemin de fer de Valenciennes à Quiévrain.

Sur le chemin de fer de Courtray à Lille, Mouscron est le bureau de déclaration à l'entrée

en rapport avec le bureau de déchargement, de vérification et de paiement établi dans la station de Courtray. Sur le chemin de fer de Quiévrain à Valenciennes, le bureau de la station de Quiévrain réunit, au contraire, toutes ces attributions; de sorte que les marchandises devront y être déchargées et vérifiées. Or, sauf les changements que la réunion de ces attributions en un seul bureau a rendus nécessaires, le système adopté par les arrêtés cités ci-dessus est le même que celui développé dans l'arrêté du 29 octobre 1842, concernant le railway de Courtray à Lille. En conséquence les instructions contenues dans la circulaire du 11 novembre 1842 et dans les §§ 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 37, 46 (2° alinéa), 47, 48, 49, 50, 51, 53 et 54 de la circulaire du 31 octobre 1842, devront servir de règle aux employés pour l'exécution des arrêtés des 3 avril et 1<sup>er</sup> juin 1843.

Il est sans doute superflu de faire observer que les dispositions de l'arrêté du 11 novembre 1842, relatives aux waggons affectés au transport des bagages et qui ne sont pas rappelées ci-dessus, sont également applicables aux waggons servant au transport de marchandises.

Les fonctionnaires que la chose concerne veilleront attentivement à l'exécution de ces mesures.

*Le Ministre des Finances, MERCIER.*

---

*Arrêté royal du 5 avril 1843.*

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journ. offic.*, n° 38), et la loi du 18 juin 1836 (*Bull. offic.*, n° 132);

Revu notre arrêté du 11 novembre 1842 (*Bull. offic.*, n° 101), déterminant les formalités à observer en douane pour les voyageurs et leurs bagages, transportés par le chemin de fer de Mons à Valenciennes.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1<sup>er</sup>. Il est créé dans la station de *Quiévrain* pour les transports de marchandises qui s'effectuent par le chemin de fer désigné ci-dessus, un bureau :

- 1° De déclaration à l'entrée et de dernière visite à la sortie;
- 2° De déchargement, de vérification et de paiement;
- 3° De transit à l'importation et à l'exportation.

ART. 2. Par extension de l'art. 4 de notre arrêté du 13 août 1842, (*Bull. offic.*, n° 71), ce bureau est également ouvert à l'importation pour la consommation et à l'introduction en transit des fils de lin ou de chanvre de provenance française.

ART. 3. Sont retirées au bureau existant dans le village de *Quiévrain*, les attributions qui lui ont été provisoirement conférées par notre arrêté précité du 11 novembre 1842.

Notre Ministre susdit est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel* et publié conformément à l'art. 313 de la loi générale.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

*Le Ministre des Finances, MERCIER.*

---

*Arrêté royal du 1<sup>er</sup> juin 1845.*

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38), ainsi que la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32) et celle du 28 mars 1843 (*Bulletin officiel*, n° 9);

Revu nos arrêtés :

1° Du 11 novembre 1842 (*Bulletin officiel*, n° 101), qui détermine le régime de douane applicable aux transports par le chemin de fer de Mons à Valenciennes en ce qui concerne les bagages, les voyageurs et la circulation des marchandises ;

2° Du 3 avril 1843 (*Bulletin officiel*, n° 25), qui ouvre cette voie à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises, et crée à cet effet un bureau de déclaration, de déchargement, de vérification et de paiement dans la station de Quiévrain ;

Attendu que, par suite de ces mesures, il est devenu nécessaire de compléter le régime de douane établi par notre arrêté précité du 11 novembre 1842 ;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le régime de douane établi par notre arrêté du 29 octobre 1842 (*Bulletin officiel*, n° 94), en ce qui concerne le transport des marchandises sur la section franco-belge du chemin de fer de Courtray à Lille, est provisoirement rendu applicable au transport des marchandises sur la section franco-belge du railway de Quiévrain à Valenciennes.

Conformément à notre arrêté du 3 avril dernier, la visite des bagages, la déclaration, le déchargement et la vérification des marchandises importées par ce chemin de fer s'opéreront au bureau de douane établi dans la station de Quiévrain.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

*Le Ministre des Finances*, MERCIER.

*Le Ministre des Travaux Publics*, A. DECHAMPS.

N° 1082. — Libre transit des laines en masse.

Bruxelles, le 15 juillet 1845.

MESSIEURS LES DIRECTEURS,

Vous trouverez à la suite de la présente un arrêté royal en date de ce jour, qui exempte de tout droit le transit direct ou par entrepôt des *laines en masse*, sans distinction des voies ouvertes au transit, par lesquelles la réexportation doit s'opérer.

Cet arrêté étant obligatoire trois jours francs après l'arrivée du *Bulletin officiel* au chef-lieu de la province, vous voudrez bien vous informer de la date de cette arrivée, la faire connaître sans retard aux employés que la chose concerne, et m'en donner également avis.

*Le Ministre des Finances*, MERCIER.

*Arrêté royal du 15 juillet 1845 (1).*

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu l'art. 37 de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32) qui autorise le Gouvernement, dans l'intervalle des sessions législatives, à diminuer les droits de transit et à accorder franchise entière de ces droits en faveur du commerce et de l'industrie nationale ;

Sur la propositions de Nos Ministres de l'Intérieur et des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Est exempt de tout droit, le transit direct ou par entrepôt des *laines en masse*.

Conformément à l'art. 37 prémentionné de la loi du 18 juin 1836, cette disposition cessera de plein droit son effet immédiatement après la clôture de la prochaine session législative, si elle n'a été convertie en loi avant cette époque.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

*Le Ministre de l'Intérieur*, NOTHOMB.*Le Ministre des Finances*, MERCIER.

N° 1106. — Suppression des droits de transit pour certaines marchandises exportées par les chemins de fer de l'État.

Bruxelles, le 25 septembre 1845.

MESSIEURS LES DIRECTEURS,

L'arrêté royal du 23 de ce mois, dont vous recevrez une copie avec la présente, supprime tant le droit général que les droits spéciaux de transit pour les marchandises dont le transport s'effectue par les chemins de fer de l'État. Il n'exclut de cette mesure que les ardoises, le charbon de terre et les marchandises sortant des entrepôts particuliers ou fictifs, qui restent par conséquent soumis au régime existant.

Cet arrêté maintient les prohibitions en vigueur, à l'exception toutefois de celle relative aux bestiaux dont il permet le transit en exemption de droit, mais seulement par le railway national.

Les fonctionnaires que la chose concerne continueront à se conformer exactement aux dispositions qui ont été adoptées jusqu'à ce jour relativement aux formalités de douane applicables aux marchandises expédiées en transit par chemin de fer.

Aux termes de l'art. 6 de l'arrêté du Gouvernement provisoire, en date du 5 octobre 1830, l'arrêté ci-joint étant obligatoire trois jours francs après l'arrivée du *Bulletin officiel* au chef-lieu de la province, vous devrez vous informer de la date de cette arrivée, la faire connaître aux employés que l'objet concerne, et n'en donner également avis.

*Le Ministre des Finances*, MERCIER.

(1) Converti en loi. — 8 février 1844.

*Arrêté royal du 23 septembre 1843.*

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 28 mars 1843 (*Bulletin officiel*, n° 9), qui autorise le Gouvernement à modifier le régime de transit ;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et de l'Intérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1<sup>er</sup>. Par extension des dispositions en vigueur, sont supprimés, pour les marchandises dont le transport s'effectue par les chemins de fer de l'État, les droits de transit établis par l'art. 25 de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32), de même que les droits spéciaux désignés dans l'état *litt. D*, annexé à la dite loi, à l'exception toutefois de ceux concernant les ardoises et le charbon de terre.

ART. 2. Est exclu du bénéfice de l'exemption de droits mentionné à l'art. précédent, le transit des marchandises sortant des entrepôts particuliers ou fictifs.

ART. 3. Par dérogation à l'art. 3 de la loi du 31 décembre 1835 (*Bull. offic.*, n° 71), le transit des bestiaux par le chemin de fer de l'État est permis en exemption de droits.

Toutes les autres prohibitions de transit existantes sont maintenues.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

*Le Ministre des Finances*, MERCIER.

*Le Ministre de l'Intérieur*, NOTHOMB.

N° 1108. — Création de bureaux de douane sur le chemin de fer de Verviers à la frontière de Prusse. — Formalités à observer pour les marchandises, les bagages et les voyageurs transportés sur cette voie.

Bruxelles, le 18 octobre 1843.

MESSIEURS LES DIRECTEURS,

Le chemin de fer de Verviers à la frontière de Prusse devant être livré incessamment à la circulation pour le transport des marchandises, des voyageurs et des bagages, deux arrêtés royaux, en date du 14 de ce mois, dont vous recevrez copie avec la présente, désignent les bureaux et déterminent les formalités de douane pour les importations, les exportations et le transit par cette voie.

Le bureau de douane établi à Verviers est supprimé par l'art. 1<sup>er</sup> de l'un de ces arrêtés.

L'art. 2 crée à Dolhain et à Verviers des bureaux ayant respectivement des attributions analogues à celles des bureaux de Mouscron et de Courtray, sur la ligne de l'Ouest.

L'art. 3 n'admet que la voie ferrée pour le transport de ou vers ces bureaux ; mais il contient, dans son second paragraphe, une disposition essentielle à la répression de la fraude : il comprend dans le rayon réservé tant la partie de la station de Verviers affectée au service de la douane, que le chemin de fer qui, à partir de ce point, se dirige vers la Prusse.

Enfin l'art. 4, qui termine cet arrêté, crée à Verviers un entrepôt public de 3<sup>e</sup> classe, ouvert à la réexportation en transit des marchandises par le chemin de fer. Le local destiné à recevoir

les marchandises n'étant pas encore achevé, vous recevrez ultérieurement avis de l'époque où cette disposition devra sortir son effet.

Les autres parties de l'arrêté dont il s'agit seront mises en vigueur quatorze jours après la date de son insertion au *Bulletin officiel*, conformément à l'art. 313 de la loi générale. Vous aurez donc à faire connaître cette date aux fonctionnaires de votre province que la chose concerne.

Le second arrêté rend applicable au transport des marchandises, des bagages et des voyageurs, sur le chemin de fer de Verviers à la frontière de Prusse, le régime de douane adopté par l'arrêté du 29 octobre 1842, en tant qu'il concerne les transports sur le chemin de fer de Courtray à Lille.

Ainsi, sauf les dispositions relatives aux transports sur l'embranchement du chemin de fer de Mouscron à Tournay, les formalités qui, sur la section internationale de Courtray à Lille, se remplissent à Courtray et à Mouscron, s'accompliront respectivement à Verviers et à Dolhain. Les fonctionnaires de la douane trouveront dans la circulaire du 31 octobre 1842, des explications détaillées sur la manière d'exécuter ces mesures. Toutefois, la station de Dolhain étant à une lieue du territoire étranger, l'escorte des convois venant d'Allemagne, devra commencer à partir de l'extrême frontière, où les employés de la douane prendront place. A l'arrivée des convois à la station de Dolhain, toutes les voitures contenant des marchandises ou des bagages seront soigneusement fermées à clef. On remarquera en outre, que, contrairement à ce qui se pratique à Mouscron, l'arrêté ci-joint permet d'admettre des marchandises, des voyageurs et des bagages, à la station de Dolhain, sur les convois arrivant de Prusse. Cette modification a dû être consentie, parce qu'à Dolhain il ne passera point de convois circulant d'une localité belge à une autre, comme de Courtray à Tournay; mais pour obvier aux inconvénients que cette mesure pourrait présenter, les marchandises et les bagages seront chargés dans des voitures distinctes ou dans des voitures à compartiments, et les marchandises n'y seront admises que pour autant qu'elles aient été vérifiées et qu'elles soient accompagnées des documents voulus pour la circulation.

Les employés de la douane ne devront faire la visite des voitures qu'en présence d'un agent de l'administration du chemin de fer. Ils remettront au chef de la station une déclaration détaillée de tous les objets retenus en attendant que le propriétaire ou son fondé de pouvoirs se présente pour assister à la visite. Ils ne délivreront ces bagages qu'au chef de station ou à son délégué qui retirera lui-même le bulletin d'inscription des mains des voyageurs.

Les art. 2 et 3 du même arrêté retirent au bureau d'Henri-Chapelle les attributions provisoires qui lui avaient été données relativement au transit des marchandises par chemin de fer. Cette mesure est la conséquence nécessaire de l'ouverture du railway de Verviers à la frontière de Prusse.

J'en ne puis assez recommander aux fonctionnaires appelés à concourir à l'exécution du régime de douane sur ce chemin de fer, de bien se pénétrer des dispositions de la circulaire du 31 octobre 1842, et de veiller à ce qu'elles soient ponctuellement observées, en tant qu'elles peuvent s'appliquer à cette partie du railway national. Je compte sur leur intelligence, leur zèle et leur activité pour que ce service ne laisse rien à désirer.

Le Ministre des Finances, MERCIER.

*Arrêté royal du 14 octobre 1843.*

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journ. offic.*, n° 38), et les lois du 18 juin 1836 (*Bull. offic.*, n° 32), du 18 juin 1842 (*Bull. offic.*, n° 43) et du 28 mars 1843 (*Bull. offic.*, n° 19);

Considérant que la section du chemin de fer de Verviers à la frontière de Prusse sera incessamment livrée à la circulation ;

Voulant désigner les bureaux où devront s'accomplir les formalités pour les importations, les exportations et le transit par cette voie ;

Sur la proposition de notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1<sup>er</sup>. Le bureau de déchargement, de vérification et de paiement établi à Verviers, en relation avec les bureaux de Mouland, Henri-Chapelle et Overoet, est supprimé.

ART. 2. Il est créé :

A. A Dolhain, un bureau :

1° De déclaration à l'entrée et de dernière visite à la sortie, en rapport avec le bureau de Verviers ;

2° De consommation, conformément aux art. 38 et 64 de la loi générale.

B. A la station de Verviers, un bureau :

1° De chargement, de déchargement, de vérification et de paiement, tant pour les marchandises de douane que pour celles assujetties aux droits d'accise ;

2° De transit à l'importation et à l'exportation.

ART. 3. Le chemin de fer de Verviers à la frontière de Prusse est désigné pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises par les bureaux de Dolhain et de Verviers.

La partie de la station de Verviers, affectée au service de la douane, et, à partir de ce point, le chemin de fer vers le territoire prussien, sont compris dans le rayon des douanes établi par la loi du 7 juin 1832 (*Bull. offic.*, n° 45).

ART. 4. Il est créé à Verviers un entrepôt public de troisième classe. Les marchandises de douane et d'accise sortant de cet entrepôt, pourront être déclarées en transit par chemin de fer.

Notre Ministre des Finances fixera l'époque de l'ouverture de cet établissement.

Notre Ministre susdit est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*, et publié conformément à l'art. 313 de la loi générale.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

Le Ministre des Finances, MERCIER,

---

Arrêté royal du 14 octobre 1843.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journ. offic.*, n° 38), de même que la loi du 18 juin 1836 (*Bull. offic.*, n° 32), celles du 18 juin 1843 (*Bull. offic.*, n° 43) et du 28 mars 1843 (*Bull. offic.*, n° 19) ;

Voulant déterminer les formalités à observer en douane pour le transport des marchandises, des bagages et des voyageurs sur le chemin de fer de Verviers à la frontière de Prusse ;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1<sup>er</sup>. Le régime de douane établi par notre arrêté du 29 octobre 1842 (*Bull. offic.*, n° 94), en ce qui concerne le transport des marchandises, des bagages et des voyageurs, sur la section franco-belge du chemin de fer de Courtray à Lille, est rendu provisoirement applicable au même transport sur le railway de Verviers à la frontière de Prusse.

Toutefois, par dérogation au 2° aliéna de l'art. 1<sup>er</sup> du dit arrêté, il sera permis d'admettre des marchandises, des voyageurs et des bagages, à la station de Dolhain, sur les convois entrant en Belgique; mais dans ce cas les marchandises et les bagages devront être placés dans des voitures distinctes ou dans des voitures à compartiments. Les marchandises seront accompagnées des documents requis pour la circulation.

ART. 2. A partir de la mise à exécution du présent arrêté, les dispositions de l'art. 1<sup>er</sup> de notre arrêté du 20 août 1842, concernant l'exemption de visite des colis expédiés en transit, cesseront d'être applicables au bureau d'Henri-Chapelle, pour sortir leur effet aux bureaux de Dolhain et de Verviers.

ART. 3. Est rapporté notre arrêté du 9 mai 1843 relatif au libre transit des marchandises réexportées par le chemin de fer et le bureau d'Henri-Chapelle, à la sortie des entrepôts libres.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

*Le Ministre des Finances, MERCIER.*

*Le Ministre des Travaux Publics, A. DECHAMPS.*

---

N° 1147. — Cautionnement en cas de transit.

Bruxelles, le 29 mars 1844.

MESSIEURS LES DIRECTEURS,

Vous trouverez à la suite de la présente un arrêté royal du 23 de ce mois, n° 1, modifiant l'art. 8 de la loi du 18 juin 1836 sur le transit.

Aux termes de cet article, avant d'obtenir un acquit de transit, il faut fournir caution pour le montant des droits d'entrée et de l'amende proportionnelle. D'après la disposition royale que je vous communique, ce cautionnement pourra être réduit au simple montant des droits d'entrée, lorsque ces droits et leur décuple pour amende excéderont un total de 200,000 francs.

Vous remarquerez toutefois, Messieurs les Directeurs, que cette modification ne s'applique qu'aux cas de transit direct par les chemins de fer de l'État, et qu'elle est subordonnée à la condition que celui qui voudra en réclamer le bénéfice, devra renoncer préalablement et par écrit à la faculté que lui laisse l'art. 32 de la loi précitée du 18 juin 1836 de ne pas consommer le transit, renonciation qui devra être mentionnée dans l'acquit-à-caution.

Je vous prie, Messieurs les Directeurs, de donner des instructions dans ce sens aux fonctionnaires sous vos ordres que la chose concerne.

Au nom du Ministre :

*Le directeur de l'administration, MOREL.*

---

*Arrêté du 25 mars 1844.*

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut :

Considérant que la hauteur des cautionnements à fournir en exécution de l'art. 8 de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32), pour l'obtention d'acquits de transit, est parfois

de nature à gêner le commerce par suite de l'extension progressive du transit des marchandises par le chemin de fer ;

Considérant que les marchandises déclarées en transit direct par cette voie, restent constamment sous la surveillance des agents des administrations des chemins de fer et des douanes ;

Revu la loi du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 43) prorogée par celle du 28 mars 1843 (*Bulletin officiel*, n° 19) donnant au Gouvernement le pouvoir d'apporter au régime d'importation et de transport des marchandises en transit direct ou en transit par entrepôt, telles modifications qu'il jugera favorables au commerce et compatibles avec les intérêts du trésor et de l'industrie ;

Sur la proposition de notre Ministre des Finances ,

Nous AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1. En cas de transit direct de marchandises de douane par les chemins de fer de l'État, conformément à nos arrêtés des 20 août 1842 et 14 octobre 1843 (*Bulletin officiel*, n° 75 et 83), les receveurs des douanes pourront réduire les cautionnements prescrits par l'art. 8 de la loi du 18 juin 1836, au simple montant des droits d'importation, lorsque ces droits et leur décuple pour amende excéderont ensemble une somme de deux cent mille francs.

ART. 2. Les expéditeurs ne seront dispensés de fournir caution pour le montant de l'amende, qu'après qu'ils auront déclaré par écrit qu'ils renoncent à la faculté dont parle l'art. 32 de la loi précitée du 18 juin 1836.

Cette renonciation sera mentionnée sur les acquits de transit.

ART. 3. Les dispositions qui précèdent ne dérogent en rien au droit que possède l'administration des douanes de poursuivre le recouvrement des amendes qui pourraient avoir été encourues.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

Le Ministre des Finances, MERCIER.

---

N° 1159. — Transit du bétail.

Bruxelles, le 8 juin 1844.

MESSIEURS LES DIRECTEURS,

Vous recevrez ci-joint communication d'un arrêté royal en date d'hier qui rapporte l'art. 3 de celui du 23 septembre 1843, relatif au libre transit du bétail par le chemin de fer.

Cet arrêté étant obligatoire trois jours francs après l'arrivée du *Bulletin officiel* au chef-lieu de la province, vous voudrez bien vous informer de la date de cette arrivée, la faire connaître aux employés que l'objet concerne et en donner également avis à l'administration.

Au nom du Ministre :

Le directeur de l'administration, MOREL.

---

*Arrêté royal du 7 juin 1844.*

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut :

Revu l'art. 3 de notre arrêté du 23 septembre 1843 qui, par exception et en l'absence d'un tarif uniforme d'entrée sur toutes les frontières, admet, en exemption de tout droit, le transit des bestiaux par le chemin de fer ;

Nos Ministres des Finances et de l'Intérieur nous ayant exposé que cette mesure, qui n'avait que le caractère d'un essai, a, d'une part, inquiété certains intérêts, et n'a présenté d'autre part que de faibles avantages; que les Chambres viennent d'être saisies d'un projet de loi établissant une tarification uniforme pour le bétail ;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

*Art. unique.* L'exception faite au transit par l'art. 3 de notre arrêté du 23 septembre 1843 est rapportée.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

*Le Ministre des Finances, MERCIER.**Le Ministre de l'Intérieur, NOTHOMB.*

## N° 1218. — Modifications au régime de transit en vigueur.

Paris, le 26 décembre 1844.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 43), prorogée par celle du 28 mars 1843 (*Bulletin officiel*, n° 19) ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

*Art. unique.* L'art. 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 20 août 1842 (*Bulletin officiel*, n° 75), portant dispense de visite sous certaines conditions pour les colis expédiés en transit par les chemins de fer de l'Etat, est rendu applicable aux expéditions de l'espèce qui se font d'Anvers, de Gand, de Bruges ou d'Ostende, pour l'embarquement dans l'un de ces ports, ou pour y être déposés en entrepôt public.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

*Le Ministre des Finances, MERCIER.*

## N° 1223. — Cautionnement en cas de transit.

Lacken, le 3 février 1843.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi du 18 juin 1842 (*Bull. offic.*, n° L1) successivement prorogée par celles du 28 mars 1843 et du 31 décembre 1844 (*Bull. offic.*, n° 19 et 65), donnant au Gouvernement le pouvoir d'apporter au régime d'importation et de transport des marchandises en transit direct ou en transit par entrepôt, telles modifications qu'il jugera favorables au commerce et compatibles avec les intérêts du trésor et de l'industrie ;

Revu notre arrêté du 25 mars 1844 (*Bull. offic.*, n° 15, 1<sup>re</sup> partie) dont l'art. 1<sup>er</sup> est ainsi conçu : « En cas de transit direct des marchandises de douane par les chemins de fer de l'État, conformément à nos arrêtés des 20 août 1842 et 14 octobre 1843 (*Bull. offic.*, n° 75 et 83), les receveurs de douane pourront réduire les cautionnements prescrits par l'art. 8 de la loi du 18 juin 1836, au simple montant des droits d'importation, lorsque ces droits et leur décuple pour amende excéderont ensemble une somme de deux cent mille francs ; »

Considérant que les expéditeurs se trouvent souvent dans l'impossibilité de fournir un cautionnement aussi considérable, et que dès lors il en résulte de la gêne pour le commerce ;

Attendu que les mesures de précaution auxquelles est soumis le transit direct des marchandises par les chemins de fer, offrent des garanties suffisantes pour les intérêts du trésor et de l'industrie ;

Sur la proposition de notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1<sup>er</sup>. Le *maximum* du cautionnement fixé à deux cent mille francs par la finale de l'art. 1<sup>er</sup> de notre arrêté cité plus haut du 25 mars 1844, est réduit à cinquante mille francs.

ART. 2. Il n'est rien changé aux autres dispositions du dit arrêté.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

Le Ministre des Finances, MERCIER.

N° 1260. — Régime spécial de douane pour les colis importés par le chemin de fer de l'État, en transit direct ou sur certains entrepôts, et exemptés de la déclaration et de la vérification aux bureaux frontières.

Bruxelles, le 3 juin 1843.

MESSIEURS LES DIRECTEURS,

En terminant la circulaire du 31 octobre 1842, le Département des Finances annonçait l'intention d'examiner si l'on pourrait plus tard exempter de la déclaration et de la visite détaillée aux premiers bureaux d'entrée, les marchandises importées par le chemin de fer, en destination des entrepôts situés à l'intérieur. Depuis lors, la question a été mûrie, et le Gouvernement a reconnu la possibilité de la résoudre d'une manière conforme aux intérêts du commerce.

C'est pour réaliser cette pensée, qu'a été conçu l'arrêté royal de ce jour, joint en copie à la

présente. Le système qu'il établit, est fondé sur cette fiction que les bureaux de douane établis dans les stations à désigner ultérieurement, seront considérés comme premiers bureaux de déclaration et de vérification à l'entrée, pour les colis expédiés sur les entrepôts ouverts dans ces localités. La mission des fonctionnaires des douanes à la frontière doit, dès lors, consister principalement à prendre les mesures de précaution nécessaires pour que les marchandises arrivent intactes à ces bureaux. Dans ce but, la douane est saisie de la surveillance des colis à leur arrivée sur le territoire du royaume, et elle la continue sans interrompre jusqu'au moment où ils sont déposés dans les magasins de l'administration. Cette marche est simple et ne peut présenter aucune difficulté dans la pratique; cependant, les explications qui suivent, m'ont paru utiles pour en assurer l'exécution régulière et uniforme.

§ 1<sup>er</sup> (Art. 1<sup>er</sup> de l'arrêté). Une première remarque à faire, c'est que, sauf les modifications que je vais indiquer, l'arrêté de ce jour maintient les dispositions de ceux du 20 août et du 29 octobre 1842, réglant d'une manière générale les formalités à observer pour le transport des marchandises par le railway.

Ces modifications consistent en ce qu'à l'exemption de visite ou de vérification, accordée par l'arrêté du 20 août 1842, celui de ce jour ajoute la dispense de faire au bureau frontière la déclaration en détail des marchandises importées en destination des succursales d'entrepôt, ou expédiées en transit direct, pourvu qu'elles entrent exclusivement par les bureaux de *Quiévrain*, *Mouscron* et *Welkenraedt*, et que la sortie en cas de transit direct ait lieu par l'un de ces bureaux ou par les ports d'*Ostende* et d'*Anvers par Lillo*.

Ainsi les marchandises arrivant par mer en transit direct ou sur entrepôt, et celles expédiées en transit à la sortie d'un entrepôt quelconque, continueront à être régies par les dispositions actuellement en vigueur.

Il en sera de même pour les colis importés en destination de *Verviers* et de *Courtrai*, qui continueront par conséquent à faire l'objet de feuilles de route distinctes et à être admis par tous les convois.

L'administration conserve son droit de vérification en cas de suspicion de fraude, afin que les employés puissent veiller efficacement à ce qu'au moyen de nouvelles facilités accordées au commerce, on n'écluse ni les droits spéciaux de transit maintenus pour les ardoises et les charbons de terre par l'art. 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 23 septembre 1843, ni la prohibition de transit établie pour certaines marchandises par l'état litt. B, annexé à la loi du 18 juin 1836.

Comme l'art. 5 de l'arrêté royal du 13 août 1842, prohibe la sortie en transit vers la France, des fils et tissus de lin ou de chanvre, les employés devront toujours procéder à la visite des colis expédiés à cette destination, afin d'assurer l'effet de cette prohibition.

Ils devront escorter jusqu'à la première station sur le territoire étranger tous les colis sans distinction exportés en transit par terre.

§ 2 (Art. 2). Le régime exceptionnel consacré par cet arrêté, en ce qui concerne les importations sur entrepôt, ne peut s'appliquer qu'aux villes dont les entrepôts libres ou publics sont susceptibles d'être reliés au chemin de fer par un embranchement.

Un arrêté ministériel, pris conformément à l'art. 14, désignera ultérieurement les stations dans lesquelles des succursales d'entrepôt seront établies.

La garde de ces locaux est confiée exclusivement aux employés des douanes. C'est là que les marchandises seront déposées d'abord, conformément à l'art. 10, et que seront remplies les formalités de douane, sauf le cas prévu par le 2<sup>o</sup> alinéa du § 1<sup>er</sup> de l'art. 11.

§ 3 (Art. 3 et 4). Il est expressément défendu aux employés des douanes d'admettre au régime créé par cet arrêté, les marchandises pour lesquelles l'une ou l'autre des conditions prescrites n'aurait pas été remplie.

§ 4 (Art. 5). L'examen des feuilles de route, dont est chargé le receveur du bureau d'entrée, consiste principalement à vérifier si elles contiennent les renseignements voulus par l'art. 7 de l'arrêté royal du 29 octobre 1842, et si parmi les marchandises désignées dans ces feuilles, il n'en est point dont le transit est prohibé.

Pour les marchandises en destination d'entrepôt, on peut se contenter des indications géné-

rales prescrites par cette disposition, le commerce étant tenu d'en faire la déclaration détaillée à leur arrivée dans les magasins de l'administration ; mais il n'en est pas de même pour celles qui sont destinées au transit direct. Dans ce dernier cas, les lettres de voiture et les feuilles de route doivent mentionner, outre le nombre, les marques et les numéros des colis, le poids brut ou la mesure, la valeur et l'espèce des marchandises. Ces renseignements seront rigoureusement exigés, parce qu'ils sont indispensables pour dresser la statistique du mouvement commercial.

Il ne sera délivré qu'un seul passavant-à-caution ou acquit de transit, selon le cas, pour tous les colis en destination d'un même endroit ; cependant on évitera avec soin de comprendre des marchandises de transit direct dans un document délivré pour les colis expédiés sur l'entrepôt, et *vice-versâ*. Il faut veiller enfin à ce que des marchandises d'une catégorie ne soient jamais confondues avec celles d'une autre.

Quant au contenu des colis, il suffira que le document renvoie aux feuilles de route et aux lettres de voiture y annexées, mais il devra indiquer exactement le nombre et les numéros des waggons, ainsi que le nombre des feuilles de route. Le passavant-à-caution ou acquit de transit sera délivré au nom de l'administration du chemin de fer. Elle n'est point tenue de fournir caution.

Il sera formé, des documents dont parle le § 3 de l'art. 5, un paquet distinct par destination.

Lorsque des marchandises de transit comprises dans un même acquit devront être embarquées dans des navires différents, le contrôleur des douanes au port d'Anvers ou d'Ostende annulera ce document et autorisera le receveur à le remplacer par un nombre suffisant d'acquits de transit, lesquels devront contenir une désignation détaillée des marchandises, et indiquer la date et le numéro de l'acquit primitif auquel ils se rapportent. Ce dernier document sera renvoyé au bureau de la délivrance, après qu'on y aura relaté les divers acquits partiels délivrés en son remplacement. Un certificat du contrôleur, constatant la délivrance de ces acquits, servira d'acte de décharge.

§ 5 (ART. 6). On rappelle ici la défense faite à l'occasion de l'art. 3, d'admettre au régime créé par cet arrêté, des marchandises à l'égard desquelles les conditions prescrites n'auraient pas été remplies.

Le § 1<sup>er</sup> de l'art. 6 de l'arrêté veut que les colis soient revêtus de marques et de numéros. Comme l'administration du chemin de fer, d'accord en cela avec les usages du commerce, impose déjà, en principe, cette obligation, il est probable que les expéditeurs n'y dérogeront que dans des cas fort rares. Dans ces circonstances, les employés des douanes éviteront d'élever des difficultés au sujet des colis pour lesquels cette formalité n'aurait pas été remplie.

Dans le cas où des marchandises importées sous le régime de l'arrêté de ce jour, ne se trouveraient pas dans des waggons ou compartiments de waggon distincts par destination, les employés du bureau-frontière feront remplir cette condition. A défaut de waggons à compartiments, on pourra déposer les colis dans des paniers couverts et susceptibles d'une bonne fermeture au moyen de plombs ou de cadenas.

Les marchandises destinées pour Verviers ou Courtray continueront à être placées dans des waggons, des compartiments de waggon ou des paniers séparés.

Les frais des plombs apposés à défaut de cadenas pour assurer la fermeture des waggons ou paniers dans les cas prévus par l'arrêté de ce jour, seront supportés par le trésor. A la fin de chaque mois ces frais feront l'objet d'une déclaration n° 68 (*Comptabilité*), qui sera transmise au Département des Finances par la voie hiérarchique.

Les chefs locaux du service des douanes s'assureront, au départ comme à l'arrivée des convois, que les waggons sont fermés conformément aux prescriptions du § 2 de l'art. 6.

§ 6 (ART. 7). Lorsqu'un colis contiendra à la fois des matières inflammables et d'autres marchandises, il sera distrait du convoi et soumis aux formalités ordinaires.

§ 7 (ART. 8). Les procès-verbaux constatant les cas de force majeure seront rédigés immédiatement sur papier libre, et remis avec les feuilles de route.

§ 8 (ART. 9). Le transport des marchandises admises au bénéfice de l'arrêté de ce jour, doit, autant que possible, avoir lieu chaque jour par le premier convoi. Néanmoins on ne

refusera pas l'expédition par d'autre convois, lorsque cette facilité sera reconnue nécessaire par les chefs locaux de la douane et de l'administration du chemin de fer, soit dans l'intérêt du commerce, soit dans celui de l'exploitation du chemin de fer.

Ainsi que le fait remarquer le § 1<sup>er</sup>, les transports de Mouscron à Courtray et de Welkenraedt à Verviers seront admis par tous les convois.

Lorsqu'un convoi ne pourra atteindre le même jour le lieu de sa destination, il devra passer la nuit dans l'une des stations de Bruxelles, Malines, Liège et Gand, sous la surveillance de la douane locale. Toute infraction à cette obligation sera constatée par un procès-verbal d'ordre.

§ 9 (ART. 10). Le déchargement des colis, la reconnaissance de leur nombre et de leurs marques se feront en présence du chef local, d'un vérificateur, d'un brigadier des douanes et de l'agent du chemin de fer à ce délégué. Il importe que cette vérification soit faite avec la plus scrupuleuse exactitude. Après l'accomplissement de ces formalités, les colis seront déposés, sous la surveillance des employés, dans le magasin de la succursale. Ce magasin sera fermé par un cadenas à deux clefs différentes, dont l'une restera entre les mains du chef local de la douane et l'autre entre celles du vérificateur; aucun enlèvement ne pourra se faire qu'en leur présence, et sur la représentation des documents de douane nécessaires.

Immédiatement après la confrontation du nombre et des marques des colis, les marchandises seront inscrites au registre n° 4<sup>e</sup> (*Douanes*). Il sera tenu par l'entreposeur qui se conformera aux §§ 11, 12, 13 et 14 de la circulaire du 31 octobre 1842. Ce registre remplacé, dans les succursales, le registre n° 2 (*Entrepôts*). Les chefs locaux s'assureront chaque jour que la transcription des feuilles de route ne souffre aucun retard.

On ouvrira dans chaque succursale un registre n° 20 (*Douanes*), pour y inscrire la décharge des documents soumis à cette formalité.

§ 10 (ART. 11). Les marchandises déposées dans les succursales doivent être déclarées pour la consommation ou pour l'entrepôt de la localité, d'où il résulte, que le transit à la sortie des succursales d'entrepôt est interdit.

Si, à l'expiration du cinquième jour après l'arrivée des marchandises dans la succursale, la déclaration en détail n'a pas été faite, elles seront expédiées sous plombs et par passavant-à-caution sur l'entrepôt public où elles seront inventoriées au plus tard dans les deux jours (non compris les dimanches et les fêtes légales) en présence du contrôleur et de l'intéressé, s'il se présente à cet effet.

Avant de pouvoir retirer les marchandises de ce magasin, les intéressés seront tenus de justifier qu'ils ont acquitté les frais de transport à l'administration du chemin de fer.

§ 11 (ART. 12). La déclaration en consommation sera visée par l'entreposeur avant que le receveur liquide les droits. Ce visa tiendra lieu du certificat n° 3 (*Entrepôts*), en ce qui concerne les marchandises enlevées des succursales directement pour la consommation.

§ 12. La défense de renoncer au transit, que porte l'art. 13, est absolue; cette renonciation ne pourra être admise sous aucun prétexte, ni en cours de transport, ni dans la succursale, ni en entrepôt.

Indépendamment de ces mesures, il sera organisé un service spécial de convoi pour les transports par le chemin de fer. Jusqu'à présent, les employés devaient escorter les marchandises de la station de départ à celle de destination, système qui, entre autres inconvénients, avait celui d'amener les convoyeurs à une grande distance de leur résidence et de les forcer à séjourner en route, loin de la surveillance de leurs chefs.

Dorénavant, des postes intermédiaires seront établis dans les principaux lieux de passage et à des distances assez rapprochées pour que les employés puissent, en général, rentrer à leur résidence dans la journée. Des instructions particulières seront données incessamment, pour cette partie du service.

*Le Ministre des Finances, MERCIER.*

*Arrêté royal du 5 juin 1845, n° 1 (Moniteur, n° 158).*

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 31 décembre 1844 (*Bulletin officiel*, n° 221) qui proroge au 31 décembre 1845 le terme de celle du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 400), laquelle autorise le Gouvernement à modifier, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, le régime d'importation en transit et sur entrepôt;

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38) et la loi du 18 juin 1838 (*Bulletin officiel*, n° 32);

Revu nos arrêtés des 20 août 1842 (*Bulletin officiel*, n° 75); 29 octobre 1842 (*Bulletin officiel*, n° 94); 1<sup>er</sup> juin 1843 (*Bulletin officiel*, n° 406); 23 septembre 1843 (*Bulletin officiel*, n° 726); 14 octobre 1843 (*Bulletin officiel*, n° 729); 25 mars 1844 (*Bulletin officiel*, n° 15), et 3 février 1845 (*Bulletin officiel*, n° 7), portant création de bureaux de douane sur les chemins de fer, et déterminant les formalités à y remplir;

Wantant favoriser le développement du transit par le chemin de fer de l'État, et procurer de nouvelles facilités au commerce pour la réception des marchandises arrivant par cette voie;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1<sup>er</sup>. Par extension à nos arrêtés précimentionnés, sont exemptées de la déclaration et de la vérification au premier bureau d'entrée, les marchandises importées directement par le chemin de fer de l'État et par les bureaux de Quiévrain, Mouscron et Welkenraedt :

A. En transit direct pour sortir par l'un de ces bureaux ou par ceux d'Ostende et d'Anvers par Lillo;

B. En destination d'un entrepôt libre ou public relié au chemin de fer par un embranchement.

Toutefois, l'administration conserve son droit de vérification en cas de suspicion de fraude.

ART. 2. En attendant le raccordement au chemin de fer, des entrepôts libres ou publics qui peuvent être reliés à cette voie, des magasins seront établis dans les stations des villes où ces entrepôts sont ouverts, à l'effet de servir au dépôt et à la vérification des marchandises.

Ces magasins, dont l'administration des douanes aura la garde exclusive, seront considérés comme succursales d'entrepôts.

ART. 3. L'application des dispositions qui précèdent est subordonnée aux conditions fixées par les articles suivants.

ART. 4, § 1. Lors de l'arrivée au premier bureau d'entrée (Quiévrain, Mouscron ou Welkenraedt) d'un convoi venant de l'étranger, le chef de convoi remettra au receveur des douanes, avec les feuilles de route prescrites par l'art. 7 de notre arrêté du 29 octobre 1842 (*Bulletin officiel*, n° 94), un double des lettres de voiture.

Les marchandises importées en transit direct feront l'objet de feuilles de route distinctes de celles relatives aux colis expédiés sur entrepôt.

Ces feuilles seront également distinctes pour chaque destination. Elles indiqueront le nombre et les numéros des waggons renfermant les marchandises.

§ 2. En ce qui concerne les importations en transit direct, les lettres de voiture et les feuilles de route mentionneront, outre le nombre, les marques et les numéros des colis, la valeur, le poids brut ou la mesure et l'espèce des marchandises.

ART. 5, § 1. Après avoir examiné les feuilles de route et les lettres de voiture, le receveur délivrera :

A. Un passavant-à-caution pour les marchandises dirigées sur un des lieux d'entrepôt, auxquels le régime établi par le présent arrêté sera rendu applicable;

*B.* Un acquit de transit pour les marchandises expédiées en transit direct.

Ces documents seront délivrés sans qu'il soit exigé caution pour le montant des droits d'importation.

§ 2. Les feuilles de route et les doubles des lettres de voiture remis par le chef de convoi au receveur des douanes, conformément au § 1<sup>er</sup> de l'art. 4, seront annexés, au moyen du cachet de l'administration des douanes, au document qu'ils concernent.

Le double des feuilles de route, visé par le receveur, sera remis au chef de convoi.

§ 3. Le receveur des douanes renfermera les documents et leurs annexes dans un paquet cacheté qu'il remettra aux employés de l'escorte.

ART. 6, § 1<sup>er</sup>. Les colis devront être revêtus de marques et de numéros. Ils seront chargés directement, en présence des employés de la douane et d'un agent de l'administration des chemins de fer, sur des waggons ou du moins dans des compartiments de waggon spécialement affectés à chaque destination.

§ 2. Ces waggons seront fermés et n'auront d'autre issue que les panneaux de charge.

Les marchandises non susceptibles d'être transportées dans des waggons fermés seront chargées sur des waggons ordinaires recouverts d'une bâche disposée spécialement à cet usage.

Les waggons et les bâches seront fermés au moyen de cadenas ou de plombs.

ART. 7. L'administration des douanes pourra refuser l'entrée des matières inflammables dans les magasins mentionnés à l'art. 2. Dans ce cas, les formalités de douane, en ce qui concerne ces matières, seront remplies au bureau frontière.

ART. 8. Sauf le cas de force majeure et pour le passage des plans inclinés, tous les waggons de marchandises exemptées de la déclaration et de la vérification seront placés à la suite les uns des autres. Ils seront escortés, sans interruption, jusqu'au lieu de destination par les employés des douanes.

Les cas de force majeure seront constatés par un procès-verbal d'ordre, à dresser par les employés des douanes et du chemin de fer, et à joindre aux feuilles de route mentionnées à l'art. 4.

Lorsqu'un passage des plans inclinés il y a lieu de scinder le convoi, chaque transport sera accompagné par un préposé des douanes.

ART. 9, § 1<sup>er</sup>. Le transport des marchandises aura lieu, autant que possible, par le premier convoi partant de la station frontière.

Il devra s'effectuer directement du bureau d'entrée à celui de la destination, sans qu'aucun waggon puisse être séparé du train dont il fait partie, ni séjourner dans les stations intermédiaires au-delà du temps nécessaire pour la halte ordinaire ou pour la coïncidence des convois.

§ 2. Les expéditions par d'autres convois ne seront admises qu'en cas de nécessité, soit dans l'intérêt du commerce, soit dans celui du chemin de fer. Les marchandises qui ne pourraient arriver le même jour au lieu de la destination devront passer la nuit dans l'une des stations de Bruxelles, Malines, Liège ou Gand.

Le transport sera continué le lendemain par le premier convoi et devra être parachevé dans le courant de cette journée.

ART. 10, § 1<sup>er</sup>. A l'arrivée du convoi au lieu de la destination, les documents seront remis à l'employé supérieur des douanes dans la station.

Ce fonctionnaire, après avoir reconnu le bon état des cadenas ou des plombs apposés sur les waggons, procédera immédiatement, en présence de l'agent de l'administration du chemin de fer à ce délégué, à la vérification du nombre et des marques des colis, et fera opérer le dépôt de ceux-ci dans le magasin de la douane.

Le résultat de cette vérification sera inscrit sur le passavant-à-caution et sur le double de la feuille de route destiné à l'administration du chemin de fer.

Le double du passavant-à-caution, revêtu du même certificat, sera renvoyé au bureau de la délivrance.

§ 2. Tout colis ou paquet qui n'aura pas été inscrit sur la feuille de route, est réputé

importé en fraude, et sera saisi en conformité de la loi et de l'art. 8 de notre arrêté du 29 octobre 1842 (*Bulletin officiel*, n° 94).

ART. 11, § 1<sup>er</sup>. La déclaration en détail des marchandises déposées dans les magasins mentionnés à l'art. 2, sera faite endéans les cinq jours de leur arrivée. Elle aura lieu pour la consommation ou pour un entrepôt.

A défaut de cette déclaration, les marchandises seront transférées dans l'entrepôt public en vertu du chap. XII de la loi générale du 26 août 1822, comme étant sans consignataire.

Les colis seront plombés et le transport en sera effectué par les soins des employés du chemin de fer et des douanes, aux frais des intéressés.

§ 2. La vérification détaillée des marchandises déclarées conformément au paragraphe précédent, aura lieu immédiatement dans le magasin de la douane.

ART. 12. Le paiement des droits se fera au bureau du receveur des douanes établi dans la ville où la succursale d'entrepôt est admise.

ART. 13. Les marchandises expédiées en transit direct devront être exportées ou embarquées immédiatement après leur arrivée au bureau de sortie ou au port d'embarquement; à défaut de quoi, elles seront déposées dans l'entrepôt public, en vertu de l'art. 16 de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32).

La renonciation au transit autorisée par l'art. 32 de cette loi est interdite en ce qui concerne ces marchandises.

Les dispositions de l'art. 30 de notre arrêté du 29 octobre 1842 (*Bulletin officiel*, n° 94) continueront d'être appliquées aux expéditions en transit en destination de la France.

ART. 14. Nos Ministres des Finances et des Travaux Publics désigneront de concert les stations auxquelles le régime créé par le présent arrêté sera appliqué.

Ces stations ne pourront être que celles des villes dont l'entrepôt libre ou public est relié au chemin de fer de l'État, par un embranchement, et celles des villes où ce raccordement n'existant pas encore, est susceptible d'être réalisé.

Nos Ministres des Finances et des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

*Le Ministre des Finances, MERCIER.*

*Le Ministre des Travaux Publics, A. DECHAMPS.*

N° 1270: — Réduction des cautionnements en cas de transit.

Lacken, le 23 juin 1843.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 51), successivement prorogée par celles du 28 mars 1843 (*Bulletin officiel*, n° 19), et du 31 décembre 1844 (*Bulletin officiel*, n° 65), donnant au Gouvernement le pouvoir d'apporter au régime d'importation et de transport des marchandises en transit direct ou en transit par entrepôt, telles modifications qu'il jugera favorables au commerce et compatibles avec les intérêts du trésor et de l'industrie;

Sur la proposition de notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

*Article unique.* Par modification à nos arrêtés du 25 mars 1845 (*Bulletin officiel*, n° 16) et

du 3 février 1845 *Bulletin officiel*, n° 7), les receveurs des douanes réduiront les cautionnements exigés par l'art. 8 de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 32), au simple montant des droits d'importation pour les marchandises expédiées en transit direct par le chemin de fer de l'État, sous le régime de notre arrêté du 20 août 1842 (*Bulletin officiel*, n° 75).

Par le Roi :

LÉOPOLD.

*Le Ministre des Finances*, MERCIER.

N° 1419. — Modifications au régime spécial de douane pour les colis expédiés en transit par le chemin de fer de l'État.

Bruxelles, le 23 février 1847.

MESSIEURS LES DIRECTEURS,

Les intérêts de l'exploitation du chemin de fer de l'État exigent que l'on donne aux convois partant d'Anvers vers l'Allemagne toute la charge qu'ils peuvent comporter ; mais à cause des difficultés inhérentes à la nature de cette voie au delà de Tirlemont, on est souvent obligé d'augmenter en route le nombre de remorqueurs, ce qui présente beaucoup de dangers.

Pour obvier à cet inconvénient, M. le Ministre des Travaux Publics a proposé de permettre de scinder les convois à Malines, Tirlemont, Liège et Verviers, stations dans lesquelles ils seraient ensuite reformés en convois supplémentaires au moyen de locomotives de réserve.

Un arrêté royal dont le texte se trouve à la suite de la présente, autorise cette division des convois, et, pour faciliter l'exécution de la mesure, un poste d'employés des douanes sera établi à Tirlemont à partir du 10 mars prochain.

Le régime d'escorte établi par les décisions, s'appliquera sans difficulté dans les cas dont il s'agit ; il suffira qu'à Anvers on ait soin de délivrer deux ou trois ordres généraux d'escorte n° 18<sup>a</sup> (*Douanes*) pour chaque convoi, afin qu'en cas de division dans les stations désignées, les convois supplémentaires puissent être munis des documents qui les concernent. Il importe, pour atteindre ce but, que l'on ne sépare pas dans les ordres d'escorte les marchandises comprises dans un même acquit de transit.

*Le ministre des finances*, J. MALOU.

*Arrêté royal du 21 février 1847, n° 2 (Moniteur, n° 56).*

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 26 décembre 1846 (*Moniteur*, n° 362), qui proroge au 31 décembre 1847 le terme de celle du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 400), laquelle autorise le Gouvernement à modifier le régime d'importation en transit et sur entrepôt ;

Sur la proposition de notre Ministre des Finances, notre Ministre des Travaux Publics entendu,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Par modification des art. 8 et 9 de notre arrêté du 5 juin 1845 (*Moniteur*, n° 158), les con-

vois du chemin de fer transportant des marchandises exemptées de la déclaration et de la vérification, pourront être divisés dans les stations de Malines, Tirlemont, Liège et Verviers.

La station de Tirlemont est ajoutée à celles qui sont désignées au § 2 de l'art. 9 dudit arrêté.

Nos Ministres des Finances et des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

*Le Ministre des Finances, J. MALOU.*

Régime spécial de douane pour les bagages des voyageurs venant de France par le chemin de fer,  
en destination de Bruxelles.

Luken, le 21 juin 1847.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 403), qui permet au Gouvernement de modifier le régime d'importation en transit et sur entrepôt ;

Vu la loi générale du 25 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38) ;

Revu notre arrêté du 5 juin 1845 (*Bulletin officiel*, n° 40) ;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances et des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1<sup>er</sup>. Par modification à notre arrêté précité, les malles et effets des voyageurs venant de France par le chemin de fer du Nord, entrant par le bureau de Quiévrain et expédiés à la destination de Bruxelles par le chemin de fer de l'État, sont exemptés de la visite à la frontière sous les conditions et formalités indiquées aux articles suivants.

ART. 2. Les malles et colis contenant des effets de voyageurs seront accompagnés d'une feuille de route spéciale indiquant le nombre et le poids des colis par bulletin.

ART. 3. Ces colis seront placés dans des waggons ou compartiments de waggon distincts, sous cadenas et expédiés avec escorte de la douane.

ART. 4. Le transport en sera couvert par un passavant-à-caution du bureau de Quiévrain auquel la feuille de route sera annexée au moyen d'un cachet de l'administration des douanes.

Ces pièces, placées sous enveloppe cachetées seront confiées aux employés d'escorte pour être remises au contrôleur des douanes à Bruxelles.

ART. 5. A l'arrivée du convoi à Bruxelles, le contrôleur des douanes ou l'employé qui le remplace, fera transporter, de concert avec le chef de station, les malles et colis à visiter dans un local affecté spécialement à cet usage.

ART. 6. Les objets qui, par leur nature, ne pourraient être considérés comme effets de corps à l'usage des voyageurs dans le sens du n° 3 de l'art 5 de la loi générale, seront déclarés et donnés au paiement des droits, et, s'il y a lieu, les pénalités comminées par la loi générale et par celle du 6 avril 1843 seront appliquées.

ART. 7. Tout colis renfermant des *objets de commerce*, et qui aurait été admis par erreur avec les bagages des voyageurs, sera dirigé, aux frais du déclarant, sur la succursale de l'entrepôt pour y être soumis aux formalités de douane sous le régime de l'arrêté du 5 juin 1845.

ART. 8. Sont maintenues les dispositions actuellement en vigueur en ce qui concerne la

visite des voyageurs à la frontière, et des malles et colis ayant une autre destination que Bruxelles.

Nos Ministres des Finances et des Travaux Publics, sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

*Le Ministre des Finances, MERCIER.*

*Le Ministre des Travaux Publics, DE BAVAY.*

N° 1470. — Cautionnements en cas de transit.

*Arrêté royal du 26 octobre 1847, n° 5 (Moniteur, n° 502).*

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 10 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 51), prorogée en dernier lieu par celle du 26 décembre 1846, donnant au Gouvernement le pouvoir d'apporter au régime de transit par entrepôt telles modifications qu'il jugera utiles au commerce et compatibles avec les intérêts du trésor et de l'industrie ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ARTICLE UNIQUE. Par modification à notre arrêté du 23 juin 1845, est fixé au *maximum* de dix mille francs par acquit, le cautionnement à fournir en vertu de l'art. 8 de la loi du 18 juin 1836, pour les marchandises expédiées en transit direct par les chemins de fer de l'État, sous le régime de l'arrêté du 20 août 1842.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

*Le Ministre des Finances, VEYDT.*

N° 1361. — Exemption de droits et dispense éventuelle de visite pour les marchandises de transit transbordées à Anvers et à Ostende.

1848

Bruxelles, le 22 septembre 1848.

MESSIEURS LES DIRECTEURS,

Le n° 11 de l'art. 5 de la loi générale du 26 août 1822 exempte du paiement des droits de transit les marchandises importées *par mer*, par des bâtiments *nationaux*, et transbordées au

premier bureau d'entrée, sur d'autres navires, pour être réexportées immédiatement par le port même d'importation.

Un arrêté royal du 14 de ce mois, reproduit à la suite de la présente circulaire, étend cette exemption de droits aux marchandises importées par mer ou *par les eaux intérieures de la Hollande*, sous *pavillon quelconque*, et transbordées à Anvers ou à Ostende, sur d'autres navires, pour être réexportées immédiatement par le port même d'importation et par l'une de ces voies ; il dispense en outre les colis de toute visite, sauf le cas de suspicion de fraude.

Cette opération de transit sera soumise aux formalités et aux mesures de surveillance suivantes :

§ 1<sup>er</sup>. Le transbordement ne pourra s'opérer qu'en vertu d'un document de transit.

Ce document consistera, pour le port d'Anvers, dans une déclaration de libre transit conforme au modèle approuvé par dépêche du 17 septembre 1847, n° 11781 ; pour le port d'Ostende, dans un acquit de transit.

§ 2. L'une et l'autre de ces pièces contiendront toutes les indications nécessaires pour que les employés puissent procéder, par une simple inspection oculaire ou par une vérification approfondie, selon le cas, à la reconnaissance des marchandises.

§ 3. Le transbordement ne s'effectuera qu'après que les navires auront été placés à l'endroit qui sera désigné chaque fois par le contrôleur, de concert avec l'autorité compétente du port.

§ 4. Les navires qui ont reçu à bord les marchandises transbordées, seront plombés et placés, au besoin, sous une surveillance spéciale, aux frais du déclarant, jusqu'au moment de leur sortie du royaume.

§ 5. Il ne pourra être renoncé au transit des marchandises transbordées, qu'au bureau où le document aura été levé.

Vous prescrirez et me communiquerez telles autres mesures de précaution dont les circonstances locales vous révéleraient la nécessité ; mais vous veillerez à ce qu'il ne soit pas imposé au commerce des frais ou des retards qui ne résulteraient point rigoureusement de formalités reconnues indispensables pour l'entière garantie des intérêts du trésor. J'appelle particulièrement votre attention sur ce point.

*Le Ministre des Finances, FRÈRE-ORBAN.*

---

*Arrêté royal du 14 septembre 1848 (Moniteur, n° 266).*

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 400), prorogée par celle du 31 décembre 1847 (*Moniteur* de 1848, n° 1), qui autorise le Gouvernement à modifier le régime de transit ;

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ARTICLE UNIQUE. Les marchandises importées sous pavillon quelconque, par mer ou par les eaux intérieures de la Hollande, et transbordées à Anvers ou à Ostende sur d'autres navires, pour être réexportées immédiatement par le port même d'importation et par l'une de ces

voies, sont exemptées des droits de transit; les colis sont en outre dispensés de toute visite, sauf le cas de suspicion de fraude.

Le Ministre des Finances prescrira les formalités et les mesures de surveillance qu'il jugera nécessaires pour prévenir les abus.

Notre Ministre susdit est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Par le Roi :

LEOPOLD.

*Le Ministre des Finances, FRÈRE-ORBAN.*

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

