
Chambres des Représentans.

SÉANCE DU 4 AOUT 1835.

~~~~~

*EXPOSÉ DES MOTIFS* accompagnant le projet de loi relatif au  
*Transit*, présenté par M. le Ministre de l'Intérieur.

---

MESSIEURS,

Le Roi, dans sa vive sollicitude pour tout ce qui peut contribuer à la prospérité de l'industrie et du commerce, nous a chargés, M. le Ministre des Finances et moi, de vous présenter le projet de loi générale sur le transit.

Ce projet, qui tend à augmenter nos relations avec les peuples qui nous entourent, et à faciliter l'exportation des produits de notre sol et de nos manufactures, indique, en premier lieu, pour atteindre ce but, le remplacement des droits divers actuellement existans, par des droits de balance uniformes, réglés suivant le mode adopté pour la perception des droits d'entrée.

D'après ce projet, toutes les marchandises tarifées *ad valorem* ne paieront au transit que 15 centimes par 100 francs de valeur, et celles tarifées au poids et à la mesure, 20 centimes par 100 kilo. et par hectolitre, avec faculté cependant de pouvoir se libérer toujours au moyen de 15 centimes par 100 francs de valeur.

Indépendamment de cet avantage accordé aux transactions internationales, ce projet de loi réserve au Gouvernement la faculté de pouvoir encore réduire les droits susdits, soit en faveur de l'industrie nationale, soit en faveur de l'industrie d'une puissance voisine qui offrirait, sous ce rapport, à la Belgique, une entière et parfaite réciprocité.

Les avantages du transit ont été si souvent développés et appréciés dans les deux Chambres, qu'il serait presque oiseux de rappeler toutes les considérations qui justifient l'utilité et l'urgence du nouveau projet de loi. Cependant comme le transit forme la base du système commercial de la Belgique, il ne sera peut-être pas inutile de présenter de nouveau quelques aperçus généraux sur les motifs qui ont guidé le Gouvernement dans la rédaction du projet.

La Belgique, mieux en position que les nations voisines pour favoriser les échanges à l'occident de l'Europe ; plus riche qu'elles en communications faciles et économiques qui se développent encore tous les jours, la Belgique ne

peut non-seulement rester en arrière pour le commerce avec l'Allemagne, mais il lui importe de se placer, sous ce rapport, au premier rang, qui lui est assigné par la grande entreprise des chemins de fer.

Notre séparation d'avec la Hollande, notre rivalité d'intérêt avec cette puissance, la suspension de la navigation par les eaux intérieures, nous font un devoir de modifier notre système actuel de transit.

Personne de vous, Messieurs, n'ignore que la Hollande tire aujourd'hui ses avantages commerciaux des relations étendues avec l'Allemagne, que nous exploitions autrefois en concurrence avec elle, et qui, en 1829 et 1830, étaient également le pivot de prospérité matérielle de nos provinces.

Ces relations qui, on ne doit pas s'y tromper, étaient fondées sur le transit, ont dû nécessairement cesser pour nous, non-seulement par la fermeture des eaux qui lient le Rhin à l'Escaut, mais encore par les réductions considérables que la Hollande a accordées sur les droits des transports qui s'effectuent par son territoire et ses canaux vers les provinces rhénanes; de sorte que la Belgique ne pourra, même avec le chemin de fer, entrer en concurrence qu'en abaissant également ses droits, et en entourant son commerce de transit de la protection qu'accordent au leur la Hollande, la France et les villes anseatiques.

Lors de la mémorable discussion sur la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834, dont la loi actuelle n'est que le corollaire, l'ancienne importance du mouvement de transit entre la Belgique et les provinces rhénanes a été établie par des calculs si positifs et si irrécusables, qu'on croit pouvoir se dispenser d'entrer à cet égard dans de nouveaux détails; toutefois on rappellera ici qu'en n'évaluant ce mouvement qu'à 60 millions de kilogrammes, la Belgique a perdu, de ce chef seul, les bénéfices d'une navigation de 300 navires de 200 tonneaux chacun.

Et cette perte, Messieurs, n'est point la seule; car le transit doit procurer à la nation l'avantage de se constituer comme l'agent-intermédiaire des transactions de l'étranger à l'étranger; il doit lui assurer, outre les bénéfices majeurs de ces transactions, des avantages moraux et politiques non moins grands, non moins précieux, qui dérivent de la fusion et de la solidarité d'intérêts entre les peuples. Enfin, le transit doit être considéré encore comme spécialement avantageux à l'industrie nationale dont les transactions s'étendent successivement avec l'accroissement du commerce, sous la garantie d'une juste protection.

Tout est perte dans la privation du transit; tout, au contraire, est bénéfice dans sa possession. Et par bénéfices on ne doit pas entendre seulement ceux qui résultent de la commission et du commerce maritime proprement dit, mais ceux bien plus grands, bien plus considérables que procurent le chargement et déchargement des denrées, les transports et la navigation intérieurs, et l'augmentation de la consommation qui en est la suite, bénéfices qui, tous, se répartissent dans des proportions plus ou moins grandes, entre les habitants des différentes parties du territoire par lequel le transit s'opère.

Tous les pays ne sont point dans l'heureuse position de pouvoir faire le prêt de leur territoire pour les échanges entre les nations étrangères; mais ceux qui, comme la Belgique, se trouvent au centre des grandes communications et se lient, par tous les points de leur territoire, à des nations aussi commerçantes que le sont la France, l'Allemagne, l'Angleterre et la Hollande, com-

mettraient un véritable suicide, en abandonnant ou en négligeant un des premiers élémens de la richesse publique.

Nous disons de la richesse publique, parce que celle-ci réside dans l'agriculture, dans le commerce et l'industrie, dont la navigation est un des plus puissans auxiliaires.

Mais pour que cette navigation soit active, pour qu'elle concoure à la consommation intérieure, à l'absorption et à l'écoulement des produits industriels et agricoles, il lui importe d'avoir deux moyens à sa disposition : le premier, de pouvoir jusqu'à un certain degré, concourir à la consommation du marché intérieur ; le second, de pouvoir user de la faculté d'un transit économique vers un pays étranger. Si l'un de ces moyens manque, la navigation s'arrête.

En effet, si elle ne possède que le premier ou le second, les chances deviennent hasardeuses, parce qu'un marché peut être encombré et qu'alors ordinairement les prix des denrées fléchissent ; tandis que quand les deux moyens se présentent simultanément, alors, toujours, les cargaisons peuvent trouver un écoulement favorable, soit au dedans, soit au dehors, ou bien encore elles peuvent se diriger sur les entrepôts libres en attendant des occasions favorables.

Presqu'aucun pays, pas même la Belgique, malgré la diversité des branches d'industrie qu'elle exploite, ne produit à lui seul tous les articles dont d'autres pays, ceux de destination en retour des navires, ont besoin ; et comme d'un autre côté l'économie de la navigation réside le plus souvent dans des retours, à cargaisons complètes, recueillies sur la même place, il en résulte qu'à défaut de transit qui, seul, agglomère sur un point les produits des différentes nations, nos ports sont délaissés pour ceux de la France, de l'Angleterre, de la Hollande, et des villes anséatiques où cette agglomération existe.

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

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

L'Angleterre n'a point de voie plus directe que la Belgique pour arriver sur le marché des provinces rhénanes, et celles-ci n'en ont point de plus immédiate non plus, pour arriver à la mer, qu'Anvers et Ostende. Cependant c'est par Hambourg et Rotterdam que l'Angleterre expédie ses immenses quantités de *twist*, de *lumps* et autres marchandises dont elle approvisionne aujour-

d'hui l'Allemagne; et c'est par Metz et Trèves que les manufactures de Crevelt, d'Elberfeld et autres, après avoir contourné nos frontières, sont obligées d'aller chercher péniblement le Havre, pour écouler leurs riches produits, payant ainsi au pavillon français un tribut qu'elles n'eussent pas manqué de payer au nôtre si le transit eût existé.

On peut en être persuadé, Messieurs, en abaissant ses droits de transit, la Belgique entrera bientôt en concurrence, non-seulement pour les échanges dont nous venons de parler, mais aussi pour ceux de la Suisse, de l'Italie et d'une partie de la France même qui ne trouveront pas de voie plus courte, plus économique et plus rapide que celle qu'assigne le Rhin qui, bientôt, se liera à nos ports par le chemin de fer.

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

C'est par ces motifs, Messieurs, que le projet de loi a établi trois modes de transit bien distincts.

Le premier : le transit direct, comprenant les marchandises transportées de l'étranger à l'étranger, empruntant le territoire belge, sans dépôt, ni entrepôt, ni emmagasinage intermédiaire;

Le second : le transit par entrepôts ordinaire, comprenant, sauf les cas d'exclusion, les marchandises sortant d'entrepôts publics particuliers ou fictifs déclarées en exportation;

Enfin, le troisième : le transit par entrepôts libres, comprenant les marchandises sortant de ces entrepôts également déclarées en exportation. Toutefois il importe de faire remarquer que les denrées sortant de ces entrepôts jouissent de l'entière franchise des droits en cas de réexportation par le lieu de l'importation, conformément à la loi du 31 mars 1828.

Cette dernière faveur avait également été accordée, sous le Gouvernement précédent, aux marchandises importées par mer, en destination de pays étrangers et qui étaient conservées à bord jusqu'au moment du départ du navire importateur; mais comme l'arrêté royal qui avait accordé cette faveur laissait des doutes sur sa légalité, l'administration des douanes crut ne pouvoir pas la tolérer, quoique reconnaissant les avantages qu'elle procurerait au commerce.

Le Gouvernement a donc pensé devoir saisir l'occasion qui se présente pour la faire revivre et lui donner une sanction légale, en prescrivant en même temps les précautions nécessaires pour éviter tout abus.

Deux motifs puissans plaident d'ailleurs en faveur de cette mesure : le premier, son existence en Hollande et dans les villes anseatiques; le second, la nécessité où nous sommes de maintenir au moins une égalité d'avantages commerciaux avec ces nations.

Une autre amélioration importante et qui, il faut l'espérer, sera accueillie avec une égale reconnaissance par l'industrie et le commerce, c'est la levée de la défense du transit des sucres en sacs, nattes et canastres, portée par le décret du Congrès National du 4 février 1831, alors que la douane

n'avait pu encore recevoir l'organisation complète qui lui a été donnée depuis.

Cette levée, conséquence naturelle du système général de la loi nouvelle, mais que nous n'avons cru pouvoir proposer qu'en l'entourant de toutes les garanties convenables contre la fraude, aura, on ne peut en douter, pour effet immédiat de raviver nos relations avec l'Allemagne et de faciliter l'écoulement de nos produits industriels, en favorisant en même temps la navigation nationale.

On l'a déjà dit: lorsqu'un marché n'offre que la ressource souvent restreinte de sa consommation intérieure, sans faculté de transit, les marchandises exclues de cette faculté cessent bientôt d'y arriver, parce que la consommation intérieure étant nécessairement limitée, la place d'importation ne saurait toujours offrir des chances de débit favorables.

C'est par ces raisons que les arrivages, sur nos ports, des sucres chargés en sacs, nattes et canastres, ont beaucoup diminué, et que les grands assortimens, favorables à nos nombreuses raffineries, ont été beaucoup plus restreints qu'autrefois, quoique la masse des importations ait été plus considérable.

En levant la prohibition du transit pour ces denrées, le Gouvernement, ainsi que nous l'avons fait pressentir, est parti encore d'une autre considération, celle de favoriser les exportations des produits industriels en facilitant aux navires des frets de sortie.

Pour apprécier cette considération, il est nécessaire de faire remarquer que, parmi les pays qui fournissent le sucre de canne, Rio, Bahia, Fernambouc, la Jamaïque, Cuba, Canton, Sourabaya et les îles sous le vent, expédient en caisses et barils, tandis que Manille, Syngapore, Java, le Bengale, Maurice, Bourbon et toute la province de Santos, expédient en sacs, nattes ou canastres. Or, comme parmi ces parages il en est plusieurs où notre navigation cherche, dans ce moment même, à ouvrir des débouchés à nos produits industriels, et que ces débouchés ne s'opèrent que par échanges en produits de ces pays, parmi lesquels les sucres tiennent une place importante, on doit comprendre qu'il est indispensable d'ouvrir à ces derniers la voie du transit par notre territoire.

Enfin, un autre avantage encore que le projet de loi a cru devoir accorder au commerce, c'est une réduction graduée dans les droits de plombage qui ne seront plus perçus à raison de 25 centimes par plomb, mais seulement à raison de 25 centimes pour le premier plomb, de 40 centimes pour deux, et de 10 centimes pour chaque plomb en sus.

Mais, tout en accordant les facilités désirables au transit; tout en reconnaissant qu'on ne peut s'en promettre des résultats efficaces que lorsqu'il est établi sur des bases larges, uniformes, et dégagé d'entraves et d'exceptions parasites, le Gouvernement a reconnu qu'il fallait aussi établir toutes les dispositions nécessaires pour garantir l'intérêt du trésor et de l'industrie nationale contre l'abus immoral de la fraude, établir certaines exceptions que la loi a clairement définies.

Ainsi, Messieurs, outre les formalités des acquits à caution, du plombage, des vérifications, de l'estampille dans certaines circonstances, le projet a cru devoir exclure de la faculté du transit les boissons distillées, la saumure et le sel brut raffiné, les armes et munitions de guerre, vers des pays en hostilité avec la Belgique; les bestiaux, à l'exception des chevaux et mulets, les driles

et chiffons, le minéral de fer, ferraille ou vieux fer et mitraille de fer, les pierres à diguer, les pipes de terre, la poudre à tirer et les vinaigres de toutes espèces ; et d'un autre côté, il a assujéti à des droits de transit spéciaux les ardoises, le bois (merrains à panneaux), le charbon de terre, la chaux, les chevaux et les poulains, les draps, les livres et les mulets.

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

Enfin, le projet a réuni dans un seul cadre toutes les dispositions éparses des lois antérieures, en modifiant celles que l'expérience a démontré être incomplètes ou défectueuses. De cette manière, la loi présentera un code complet qui permettra d'annuler toutes les lois antérieures.

En recommandant ce projet à votre sérieuse attention, le Gouvernement nourrit l'espoir, Messieurs, de le voir adopter dans un bref délai. Cette loi intéresse vivement le pays ; elle ne peut manquer d'exercer une influence immense sur la prospérité de l'industrie, du commerce et de la navigation.

Bruxelles, le 4 août 1835.

*Le Ministre de l'Intérieur,*

**DE THEUX.**

---

Leopold ,

Roi des Belges ,

*A tous présents et à venir, Salut :*

Considérant que l'état des relations et des communications de la Belgique avec les autres pays, exige que le régime du transit et les droits auxquels il est assujetti par la législation existante, soient établis sur des bases plus libérales, en harmonie avec les besoins commerciaux, sous les précautions et conditions propres à garantir les intérêts de l'industrie nationale et ceux de l'État ;

Nous avons chargé Nos Ministres de l'Intérieur et des Finances, de présenter aux Chambres le projet de loi dont la teneur suit :

## PROJET DE LOI.

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

### ARTICLE PREMIER.

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

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

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

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

### ART. 2.

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

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

#### ART. 3.

Il est réservé au Roi de désigner :

- 1° Les bureaux par lesquels les importations et les exportations en transit peuvent exclusivement avoir lieu ;
- 2° Les routes et voies à suivre pour arriver de l'étranger au bureau d'importation ;
- 3° Celles à suivre pour se diriger du bureau d'exportation à l'étranger ;
- 4° Les entrepôts hors desquels exclusivement les marchandises peuvent être expédiées en transit.

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

#### ART. 4.

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

#### ART. 5.

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

#### ART. 6.

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

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

2<sup>o</sup> Quant à celles que le tarif à l'importation impose au poids ou à la mesure, le poids, la mesure ou le nombre et, dans tous les cas pour les tissus, étoffes et rubans, leur poids *net* que les colis renferment.

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

#### ART. 7.

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

#### ART. 8.

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

## ART. 9.

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

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

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

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

La quatrième enfin, celles dont le transit est prohibé.

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

## ART. 10.

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

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

## ART. 11.

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

## ART. 12.

Quant aux marchandises des deuxième et troisième catégories, elles devront, si l'administration le juge convenable, être soumises au double emballage et au double plombage, aux frais des déclarans. La vérification par pesage ou mesurage intégral aux frais des déclarans, pourra en être requise par l'administration; elle sera toujours appliquée aux tissus. Les préposés auront la faculté de lever en outre des échantillons de la marchandise pour les enfermer dans un paquet clos et scellé, qui sera introduit dans le colis contenant la marchandise et placé sous le plombage de ce dernier, afin de servir à confronter l'identité de celle-ci avec ces mêmes

échantillons, partout où elle est soumise à vérification ultérieure.

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

#### ART. 13.

Quant aux marchandises de la troisième catégorie, non comprises dans la prohibition de la quatrième, la vérification intégrale, tant à l'entrée qu'à la sortie, en sera toujours effectué de la part de l'administration qui, lorsqu'elle le jugera nécessaire, en fera convoier le transport aux frais des déclarans; il en sera également pris échantillon; et à l'égard du sucre, il sera soumis à un essai spécial, qui consistera à en faire dissoudre quelques parties dans un volume d'eau, afin de s'assurer qu'il n'est point falsifié ou mélangé de matières hétérogènes. S'il arrivait que du sucre présenté en transit fût ainsi reconnu contenir un pareil mélange au delà d'une tolérance de 4 p. 100, le transit serait refusé, tandis que si un mélange de cette espèce, au delà d'une tolérance de 5 p. 100 du poids du sucre, était constatée à la sortie, les expéditeurs, déclarans, conducteurs, bateliers, voituriers, seront, sauf leurs recours l'un envers l'autre, constitués en contravention et punis solidairement d'une amende égale au décuple du droit d'accise, outre la confiscation du sucre compris dans le document et les moyens de transport.

#### ART. 14.

Les frais de vérification par pesage ou mesurage à charge des déclarans, ne pourront excéder 5 centimes par quintal métrique ou par hectolitre; ceux du convoi restent fixés comme à l'art. 154 de la loi générale prémentionnée, et enfin, ceux de plombage sont fixés comme suit d'après le nombre de plombs qui seront apposés sur chaque colis, savoir :

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

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

#### ART. 15.

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

## ART. 16.

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

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

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

## ART. 17.

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

## ART. 18.

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

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

## ART. 19.

Les acquits à caution devront toujours accompagner les

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

ART. 20.

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

ART. 21.

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

L'acte de décharge ne sera définitif et valable qu'autant qu'il aura été visé pour légalisation de la signature des préposés qui auront accompagné le convoi par le contrôleur ou par le receveur du dernier bureau de sortie; les acquits-à-caution ainsi déchargés, seront ensuite renvoyés par ce même receveur au bureau où ils ont été délivrés, afin d'y faire annuler le cautionnement; toutefois cette annulation ne pourra être accordée par l'administration qu'en tant que toutes les formalités ci-dessus prescrites auront été exactement remplies.

Si l'acquit-à-caution n'était pas représenté au bureau de sortie dans le délai prescrit, le receveur du bureau de la délivrance poursuivra le recouvrement des droits d'importation, d'accises et de l'amende à charge du déclarant ou

de sa caution , à l'égard des marchandises prohibées à l'importation , il sera exigé , à titre de droits , une somme égale à leur valeur.

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

ART. 22.

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

ART. 23.

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

ART. 24.

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

Quant aux vérifications intermédiaires en cours de trans-

port, ces frais ne seront supportés par eux que dans le cas de découverte de contravention (art. 17).

ART. 25.

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

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

ART. 26.

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

ART. 27.

La sortie des marchandises sur un chemin neutre ou une voie mitoyenne ne suffira pas pour en consommer l'exportation, mais il devra toujours être constaté qu'elles ont été réellement introduites sur le territoire d'un pays limitrophe ou qu'elles aient été transportées au delà du rayon maritime des douanes.

ART. 28.

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

## ART. 29.

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

## ART. 30.

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

## ART. 31.

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

Il est réservé au Roi de faire remise de ces derniers droits, lorsque la perte réelle, résultant de cette force majeure, sera constatée à la pleine satisfaction de l'administration.

## ART. 32.

Si les intéressés, avant toutefois qu'aucune contravention soit découverte, renoncent, dans le terme accordé par l'acquit-à-caution pour le transport des marchandises à la faveur du transit, pour autant que les marchandises ne soient point prohibées à l'importation, et s'ils rapportent, avant l'expiration de ce terme, au bureau de la délivrance, l'acquit-à-caution, muni d'un certificat de deux préposés constatant, non-seulement que les marchandises sont restées

dans le pays, mais encore que les plombs ou cachets, après avoir été reconnus intacts, ont été enlevés par eux, le cautionnement sera annulé après l'acquittement du surplus des droits mentionnés à l'article qui précède.

ART. 33.

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

ART. 34.

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

ART. 35.

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

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

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

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

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

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

ART. 36.

Sont toutefois exceptées de l'application de ce droit, mais soumises au régime du transit : 1<sup>o</sup> les marchandises désignées dans l'état annexé à la présente loi sous litt. C, qui demeureront soumises à un droit de transit spécial indiqué pour chacune d'elles ;

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

## ART. 37.

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

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

## ART. 38.

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

Elles ne dérogent point toutefois aux mesures spéciales établies par les lois du 31 juillet et l'arrêté du 7 août 1834 (*Bulletin officiel*, nos 626 672 et 637), en ce qui concerne les toiles et les céréales.

Bruxelles, le 20 juin 1835.

**LÉOPOLD.**

PAR LE ROI :

*Le Ministre de l'Intérieur,*

DE THEUX.

*Le Ministre des Finances,*

E. D'HUART.

---

*ÉTAT 1<sup>a</sup>. A. des marchandises d'accises non prohibées au transit  
et rangées dans la 3<sup>me</sup> catégorie.*

---

- 1<sup>o</sup> Bière ;
  - 2<sup>o</sup> Sucre brut, à l'exclusion du sucre raffiné ;
  - 3<sup>o</sup> Vin.
- 

*ÉTAT 1<sup>a</sup>. B. des marchandises prohibées au transit  
( 4<sup>me</sup> catégorie. )*

---

**MARCHANDISES SUJETTES AUX ACCISES.**

---

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

**MARCHANDISES NON SUJETTES AUX ACCISES.**

---

- 1<sup>o</sup> Armes et munitions de guerre ;
- 2<sup>o</sup> Bestiaux, à l'exception des chevaux et mulets ;
- 3<sup>o</sup> Drilles et chiffons ;
- 4<sup>o</sup> Minerai de fer, ferraille ou vieux fer et petite mitraille de fer ;
- 5<sup>o</sup> Pierres à diguer ;
- 6<sup>o</sup> Pipes de terre ;
- 7<sup>o</sup> Poudre à tirer ;
- 8<sup>o</sup> Vinaigre de toute espèce.

Le transit n'en est permis que par les bureaux  
des frontières vers les pays qui ne sont point en  
état d'hostilité avec la Belgique.

*ÉTAT 1<sup>a</sup>. C. des marchandises libres au transit.*

- 1<sup>o</sup> Animaux sauvages ;  
 2<sup>o</sup> Légumes verts et secs, à l'exception de ceux qui sont tarifés spécialement ;  
 3<sup>o</sup> Monnaie de cuivre ;  
 4<sup>o</sup> Or et argent monnayé ;  
     Idem.       en barre, lingots et masse et en poudre.  
     Idem.       objets d'orfèvrerie et vaisselle d'or et d'argent ouvrés,  
                   mais *rompus*.  
 5<sup>o</sup> Pierres gemmes et pierres précieuses non montées ;  
 6<sup>o</sup> Statues et bustes de marbre ;  
 7<sup>o</sup> Tableaux.

*ÉTAT 1<sup>a</sup>. D. des marchandises soumises à un droit spécial.*

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