

Chambre des Représentants.

COMITÉ GÉNÉRAL DU 26 AVRIL 1844.

QUESTION DES DROITS DIFFÉRENTIELS.

RÉGIME DÉJÀ EN VIGUEUR EN BELGIQUE.

Le régime de douanes auquel le commerce maritime est soumis en Belgique, se résume ainsi qu'il suit :

1° Toutes les importations et toutes les exportations par mer, faites sous *pavillon belge*, jouissent (sauf toutefois pour les articles qui, comme le *sel* et le *sucre brut*, sont déjà spécialement favorisés par un droit moindre), d'une réduction de 10 p. % sur le montant des droits de douane (1).

Ainsi, tandis que le café importé par navire étranger (ou par terre, canaux et rivières), paie, en principal, un droit d'entrée de fr. 10 par 100 kilog., ce droit se réduit à fr. 9 pour les importations par mer sous pavillon belge.

C'est là, à proprement parler, tout ce qui constitue essentiellement les droits *différentiels* en Belgique.

C'est la différence principale qui existe entre le traitement réservé au pavillon belge et celui qui atteint le pavillon étranger.

Il convient d'ajouter que cette faveur est, par le fait, très minime : la géné-

(1) Art. 10 de la loi du tarif du 26 août 1822 (*Bulletin officiel*, n° 39).

ralité des articles qui s'importent par mer n'est soumise qu'à des droits d'entrée fort peu élevés, sur lesquels la réduction de 10 p. % est insignifiante (1).

On peut dire, d'ailleurs, que les droits différentiels de *provenance* sont de fait également insignifiants; ceux sur le thé, la mélasse, le bois en grume ou non scié et le sucre brut, n'ont aucune portée. Il est même à remarquer, quant au sucre brut, qu'il n'y a de droit différentiel de *provenance* que pour les importations sous pavillon étranger, les droits d'entrée étant uniformes pour celles sous pavillon belge.

Voici les droits d'entrée en vigueur sur ces quatre articles :

THÉ.	Boé et Congo gros.	} Importé directement de la Chine.	Par cargaison non rompue et par navires étrangers, les 100 kilog. fr.	38 16
			Par navires nationaux, les 100 kilog.	14 84
			Importé d'autres endroits ou par cargaison rompue, les 100 kilog.	57 24
	Toute autre espèce.	} Importé directement de la Chine.	Par cargaison non rompue et par navires étrangers, les 100 kilog.	72 08
			Par navires nationaux, les 100 kilog.	25 44
			Importé d'autres endroits ou par cargaison rompue, les 100 kilog.	108 12

(1) Pour faire mieux apprécier le peu d'importance de cette réduction de 10 p. %, voici le relevé des droits d'entrée sur plusieurs des principaux articles qui s'importent par mer :

Coton en laine, les 100 kil.	fr. 1 70
Bois de teinture, id.	» 42
Plomb brut, id.	» 53
Cuir secs, id.	» 53
Cuir verts, id.	» 78
Potasse, etc., id.	1 70
Café, id.	10 00
Riz, id.	5 00
Soufre et sumac, id.	» 42
Laines	»
Résines, id.	» 84
Bois de construction en grume, le tonneau.	» 60
Id. sciés, id.	4 00
Tabacs, les 100 kil.	2 50
Bois d'ébénisterie, les 100 fr.	2 00
Huile de térébenthine, les 100 kil.	2 12
Goudron, les 2,000 kil.	2 12
Graisses, les 100 kil.	1 69
Graines oléagineuses, les 30 hect.	4 42

MÉLASSE.	{	Brute.	Importée directement des pays hors d'Europe et par navires nationaux, les 100 kilog. fr.	6 36
			D'ailleurs ou autrement.	prohibée.
		Épurée		id.
BOIS.	{	Toute espèce de bois, soit en grume, soit non scié, soit en poutres, propre à la construction civile et navale, arrivant de Norvège, de la Baltique, de Suède, de Russie, par cargaison complète, le tonneau » 60		
		Toute espèce de bois, soit en grume, soit non scié, autre que le bois de construction civile et navale, compris à l'article précédent, à l'exception des merrains, mâts, espars et rames valeur 6 p. ‰		
SUCRES.	{	Bruts de canne, tête et terrés.	<i>Par mer.</i>	
			Provenant des Indes et par navires étrangers, les 100 kilog.	1 69 ⁰⁰
			Importés par navires étrangers en cabotage ou de ports européens, les 100 kilog.	4 24
			De toute provenance et importés par navires et sous pavillon belges, les 100 kilog.	» 21 ⁰⁰
			<i>Par rivières et canaux.</i>	
			Par navires étrangers, les 100 kilog.	4 24
			Par navires belges et sous pavillon néerlandais, les 100 kilog.	2 12
		<i>Par terre.</i>		prohibé.
		Brut autre que de canne.		id.

2° Le sel brut est libre de tout droit quand il est importé sous pavillon national; importé sous pavillon étranger, il est soumis à un droit de fr. 4-24 par 100 kilog. L'entrée en est prohibée par terre (1).

C'est là un encouragement important pour le commerce de cabotage. Mais c'est le seul élément d'activité qu'il possède.

3° Les navires nationaux ne sont soumis qu'à un droit annuel de tonnage de 95 centimes par tonneau à leur première sortie et de 95 centimes à leur première entrée; tandis que les navires étrangers *non assimilés aux nationaux* sont frappés d'un droit de fr. 2-23 à chaque entrée dans un port belge (2).

Ici, il convient de remarquer que, par le fait, cette différence de traitement entre le pavillon belge et le pavillon étranger, quant aux droits de navigation, a cessé d'exister; en effet, il y a fort peu de pavillons étrangers qui ne soient

(1) Tarif des douanes.

(2) Loi générale du 26 août 1822, n° 38, art. 292 et suivants.

pas assimilés au pavillon national pour les droits de navigation. Il n'y a dans cette catégorie que les pavillons siciliens et français.

4^o Il y a exemption du droit de tonnage pour les navires nationaux employés à la pêche et au pilotage et, en outre, les produits de la pêche nationale sont libres de droits à l'entrée du royaume, tandis que ceux de la pêche étrangère sont soumis à des droits plus ou moins élevés.

Il résulte de l'aperçu qui précède :

1^o Qu'il existe en Belgique des droits différentiels de *pavillon*, mais qu'en général, et sauf pour le sel brut, ces droits différentiels sont tout à fait insignifiants ;

2^o Qu'il existe également pour quatre articles des droits différentiels de *provenance* ; mais qu'ils sont de nul effet pour nos relations commerciales avec les contrées de production ;

3^o Qu'enfin il y a aussi des droits différentiels de tonnage, mais qu'ils ont été effacés de fait par l'assimilation de la plupart des navires étrangers aux navires belges.

LÉGISLATION ET DROIT PUBLIC DES PAYS ÉTRANGERS.

PAYS-BAS.

Le régime des droits différentiels que nous venons d'indiquer pour la Belgique, existe aussi en Hollande où il est renforcé par le système colonial dont le bénéfice ne revient plus à la Belgique depuis 1830.

De plus, la Hollande a pris une position nouvelle par le système différentiel de négociations dont le traité du 21 janvier 1839 avec le *Zollverein* et le traité du 25 juillet 1840 avec la France ont été le résultat ; ce dernier traité est encore en vigueur et lèse la Belgique en ce sens que ses produits similaires sont frappés de droits plus élevés¹.

Ce qui suit fera apprécier le régime colonial pour Java. A l'importation dans cette colonie, les droits ne sont que de 12 $\frac{1}{2}$ p. % sur les marchandises d'origine hollandaise, tandis qu'ils sont de 25 p. % pour les marchandises étrangères, le tout indépendamment d'un droit additionnel de 5 p. % applicable sans distinction à toutes les marchandises importées et exportées.

Quant à l'exportation, le régime différentiel pourra facilement s'apprécier par l'exemple des droits applicables aux deux principaux articles, le café et le sucre brut ; voici ces droits :

(¹) Voir ci-après le texte de ces traités.

Le tarif hollandais consacre aussi quelques dispositions défavorables à la Belgique : par exemple, les verreries importées par le Rhin ne paient que 4 p. %, tandis qu'importées d'ailleurs elles paient 6 p. %.

Café exporté en Hollande sous pav. néerl. fl. 2 le picul de 61 $\frac{1}{2}$ k. fr. 6-88 les 100 k.

Id.	id.	étrangers	4	»	13-76	»
Id.	exporté ailleurs,		5	»	17-20	»

Sucre exporté par navire national, libre.

Id.	id.	étranger, 6 p. ‰.
-----	-----	-------------------

Comme on le voit, ces droits *différentiels* en faveur du pavillon néerlandais, sont énormes. Pour le café ils sont de fr. 68-80 et de fr. 103-20 par tonneau. Pour le sucre, ils sont de 6 p. ‰, le tout indépendamment du système en lui-même qui a pour but et pour effet de forcer les productions de Java à venir s'entreposer dans les ports de la mère-patrie.

Voici le relevé détaillé des droits de sortie en vigueur à Java :

Droits de sortie à Java.

MARCHANDISES.	UNITÉ IMPOSÉE.	DRIT.	DISPOSITIONS PARTICULIÈRES.
Arack	Par 100 fl. de valeur	Fl. c. 6 00	Sous pavillon néerlandais, libre.
Macis	Par picul de 125 liv.	20 00	Pour les Pays-Bas, par navires néerlandais fl. 10 par picul (le picul kil. 61 52).
<i>Espèces d'or et d'argent :</i>			
Par des Chinois, pour la Chine	Par 100 fl.	5 00	} Sauf ce qui est statué par le <i>Staatsblad</i> de 1830, n° 26, et de 1833, n° 65.
De toute autre manière	Id.	4 00	
Or et argent non monnayés, ainsi que les kobangs du Japon	Id.	4 00	
Bois de santal.	Par picul	1 00	} Sous pavillon néerlandais, la moitié de ces droits.
Id. de sapan.	Id.	» 20	
Peaux de bœufs.	Le cent	8 00	
Id. de buffles.	Id.	6 00	
Joyaux, perles et pierres fines.	»	»	Libre.
Camphre de Japon	Par <i>bali</i> ou <i>tobbe</i> . .	7 00	Par navires néerlandais la moitié de ces droits.
Coton (marchandis ^s de) de Java	Par 100 fl. de valeur	4 00	Sous pavillon néerlandais, fl. 2.
Café (a) {	exporté sous pavillon néerlandais .	Par picul	2 00
	Hollande { id. étranger .	Id.	4 00
	exporté ailleurs	Id.	5 00

(a) Les navires néerlandais déclarés en destination des Pays-Bas, doivent, indépendamment

MARCHANDISES.	UNITÉ IMPOSÉE.	DROIT.	DISPOSITIONS PARTICULIÈRES.
Cuivre du Japon	Par picul	Fl. c. 7 00	Moitié sous pavillon néerlandais.
Monnaie de cuivre des Pays-Bas	»	»	Libre.
Clous de girofle.	Id.	19 00	Moitié pour les Pays-Bas par navires néerlandais.
Noix muscade	Id.	19 00	
Huile (katjang).	Id.	3 00	Moitié sous pavillon national.
Chevaux	Par tête	40 00	
Poivre noir.	Par picul	2 00	Moitié pour les Pays-Bas par navires néerlandais.
Rottins servant à lier	Id.	» 30	Moitié sous pavillon néerlandais.
Rhum de Java	Par barrique.	12 00	
Riz.	Par picul	» 10	
Écaille de tortue	Par 100 fl.	4 00	Moitié sous pavillon néerlandais.
Sucre de 1 ^{re} et 2 ^e sorte	Id.	6 00	Par les Pays-Bas, sous pavillon néerlandais, libre.
Sucre bruns et mélasses, non destinés à être exportés en Europe ou en Amérique, ce dont le receveur sera juge.	Par picul de 125 liv.	» 50	Sous pavillon néerlandais, libre.
Tabac de Java	Par 100 fl.	4 00	Sous pavillon néerlandais, moitié.
Étain.	Id.	4 00	
Nids d'oiseaux	Id.	12 00	
Cire	Id.	4 00	
Sel.	»	»	Libre.
Marchandises diverses non dénommées ci-dessus, étant des produits de l'archipel Indien	Par 100 fl.	4 00	Sous pavillon néerlandais, moitié.
Toutes marchandises dont le droit général d'entrée est fixé au <i>maximum</i> de 25 et 24 p. %	Id.	4 00	Sous pavillon néerlandais, libre.
Toutes autres marchandises.	Id.	4 00	Sous pavillon néerlandais, moitié.

N. B. Par navires néerlandais on entend ceux qui appartiennent réellement à la Néerlande et non pas d'autres.

Sous le pavillon néerlandais sont compris aussi les pavillons des princes et des peuples asiatiques qui sont assimilés au pavillon néerlandais.

La livre indiquée au tarif est l'ancienne livre d'Amsterdam (494.1 gr.).

Il continuera d'être perçu 5 p. % additionnels sur les droits ci-dessus du chef des ouvrages maritimes, etc. (*Staatsblad* de 1829, n° 39.)

de l'acquiescement dudit droit de fl. 2 par picul, donner caution pour l'excédant de droit (fl. 3 par picul) qui doit être payé pour tous les navires ayant une autre destination.

Traité de commerce du 21 janvier 1839, entre les Pays-Bas, d'une part, et la Prusse, la Bavière, la Saxe, le Wurtemberg, Bade, la Hesse-Electorale, le grand-duché de Hesse, les États de l'union douanière et commerciale de Thuringue, le Nassau et la ville de Francfort, d'autre part. (Non renouvelé.)

S. M. le Roi des Pays-Bas, d'une part, et S. M. le Roi de Prusse agissant tant en son nom qu'en celui des autres États, membres de l'association de douanes et de commerce existant en vertu des traités des 22 et 30 mars et 11 mai 1833, 12 mai et 10 décembre 1835 et 2 janvier 1836, savoir : les couronnes de Bavière, de Saxe et de Wurtemberg, le grand-duché de Bade, l'électorat de Hesse, le grand-duché de Hesse, les États formant l'union de douanes et de commerce dite *de Thuringue*, nommément le grand-duché de Saxe, les duchés de Saxe-Meiningen, de Saxe-Altenbourg et de Saxe-Cobourg-Gotha, et les principautés de Schwarzbourg-Rudolstadt, de Schwarzbourg-Sonderhausen, de Reuss-Greiz, de Reuss-Schleitz, de Reuss-Lobenstein et Ebersdorf, le duché de Nassau et la ville libre de Francfort, d'autre part, également animés du désir d'étendre autant que possible les relations commerciales et l'échange des produits entre les États respectifs, sont convenus, dans ce but, d'entrer en négociations et ont nommé des plénipotentiaires à cet effet, savoir :

S. M. le Roi des Pays-Bas : le sieur Frédéric-Henri-Guillaume De Scherff, son conseiller de légation et chargé d'affaires près de la ville libre de Francfort, etc., et le sieur Jean-Jacques Rochussen, directeur de l'entrepôt général et secrétaire de la chambre de commerce à Amsterdam, etc.

Et S. M. le Roi de Prusse : le sieur Ernest Michaëlis, son conseiller intime de légation, etc.; le sieur Charles-Ludolphe Windhorn, son conseiller intime supérieur des finances, etc.; et le sieur Frédéric-Guillaume Westphal, son conseiller intime supérieur de régence, etc., lesquels, sous la réserve de la ratification, ont arrêté et signé les articles suivants :

ART. 1^{er}. S. M. le Roi des Pays-Bas consent à admettre :

A. A l'importation par les frontières entre les Pays-Bas et la Prusse, tant par terre que sur les rivières, sous pavillon d'un des États nommés ci-dessus, formant l'association de douanes et de commerce, les objets suivants, sans distinction d'origine, savoir :

1^o Vins en cercles, à 10 cents des Pays-Bas par baril (hectolitre). Vins en bouteilles de 116 et plus au baril, à fl. 5 par 100 bouteilles ;

2^o Grains, nommément froment, seigle, orge, avoine, épeautre et blé sarrasin, à une diminution de 10 p. % sur les droits d'entrée établis en général ;

3^o Pierres dures non cuites, telles que pierres plates pour tombes et seuils, marbre en bloc, pierres à carreler, etc., au taux de 3 p. % de la valeur.

B. A l'importation par les frontières entre les Pays-Bas et la Prusse sur les

rivières, sous pavillon d'un des États de l'association de douanes et de commerce :

Les bois de construction et de charpente par cargaison complète ou en radeaux, à 25 cents des Pays-Bas par tonneau. 25 quintaux seront censés équivaloir à un tonneau. Seront réputés complètes les cargaisons dont la moitié consistera en bois.

C. A l'importation tant par mer que par les frontières entre les Pays-Bas et la Prusse par terre et sur les frontières :

Sous contrôle et avec certificats d'origine, les produits de l'industrie des pays de l'association de douanes et de commerce ci-dessous nommés :

1^o Étoffes, tissus et rubans de soie, au taux de fl. 2 des Pays-Bas (kilogramme);

2^o Bas et bonneterie, dentelles et tulles, au taux de 5 p. % de la valeur ;

3^o Coutellerie et mercerie (d'après les spécifications du tarif néerlandais actuel), au taux de 3 p. % de la valeur. On déterminera d'un commun accord les mesures de contrôle et de formalités pour les certificats d'origine ci-dessus mentionnés. Les autorités compétentes seront, en conséquence, munies des instructions nécessaires.

ART. 2. S. M. le Roi des Pays-Bas continuera à faire jouir, sans équivalents ultérieurs, les produits du sol et de l'industrie des États de l'association de douanes et de commerce, à leur importation dans les colonies néerlandaises, de tous les avantages et faveurs qui sont actuellement, ou qui seraient par la suite accordés aux produits du sol et de l'industrie de toute autre nation européenne la plus favorisée.

ART. 3. S. M. le Roi des Pays-Bas consent à ce que les stipulations lettre *B*, nos 1 et 2 de l'art. 7 du traité de navigation entre les Pays-Bas et la Prusse, du 3 juin 1837, en vertu desquelles les marchandises qui sont chargées ou déchargées dans un des ports néerlandais, jouissent, de la part des Pays-Bas, respectivement, d'une entière franchise, ou d'une diminution du droit de navigation déterminé au tarif *C*, annexé à la convention de Mayence, du 31 mars 1831, soient également appliquées aux marchandises passant en transit direct par les voies ouvertes à la navigation du Rhin par ladite convention, pour aller à la mer et *vice versa*, sous pavillon prussien, ou d'un des États riverains qui participent aux avantages accordés à la navigation du Rhin néerlandais par ledit traité.

ART. 4. Les gouvernements des États formant l'association de douanes et de commerce consentent à admettre :

A. A l'importation par les frontières entre la Prusse et les Pays-Bas, tant par terre que sur les rivières, les produits néerlandais ci-dessous nommés :

Beurre, fromage, bœufs et taureaux, vaches, génisses, à la moitié des droits d'entrée établis par le tarif actuellement en vigueur, ou à établir dans la suite dans les États de ladite association.

B. A l'importation, tant par mer que par terre et sur les rivières .

1° Les sucres lumps des Pays-Bas destinés à l'usage des raffineries dans les États de l'association de douanes et de commerce, et sous contrôle officiel de cet envoi , à la moitié du droit d'entrée établi pour les sucres lumps par le tarif actuel des douanes de l'association ;

2° Les sucres raffinés, des Pays-Bas au taux de dix écus de Prusse par quintal de 50 kilog. ;

Le riz néerlandais au taux de deux écus de Prusse par quintal de 50 kilog.

Les membres de l'association de douanes et de commerce consentent, en outre :

Ad. B. 1° A n'assujettir, en aucun cas, dans la suite, les sucres lumps des Pays-Bas à un droit d'entrée qui excéderait de plus de 10 p. % le droit dont seraient frappés les sucres bruts également destinés à l'usage des raffineries dans leurs États ;

Ad. B. 2° Dans le cas où les droits établis par le tarif actuel sur les sucres bruts destinés à l'usage susdit seraient diminués, à réduire en même temps et proportionnellement les droits sur les sucres raffinés des pays, de manière que ces droits ne pourront jamais excéder le double de ceux dont seraient passibles les sucres bruts.

La stipulation lettre *A* du présent article sortira son effet immédiatement après la publication du traité, et celle lettre *B* 1° huit semaines après ladite publication, tandis que les stipulations *B* 2° et 3° ne seront mises à exécution qu'à dater du 1^{er} janvier 1840.

ART. 5. Les États de l'association de douanes et de commerce n'augmenteront pas les droits d'entrée établis par le tarif actuel sur les articles ci-dessous nommés, à leur importation des Pays-Bas, tant par mer que par terre et sur les rivières, savoir : café, tabac brut et fabriqué, épices, thé, harengs, huile de graines et eau-de-vie de toute espèce. Il est entendu, toutefois, que cette stipulation ne comprendra pas le cas où le quintal de 50 kilog. serait adopté à l'avenir, en remplacement du quintal de Prusse, comme unité de poids dans le tarif de l'association de douanes et de commerce, sans que les chiffres du tarif actuel relatif aux articles susmentionnés subissent de réduction.

ART. 6. Dans le cas où la remise sur les droits d'entrée des vins importés directement des pays de production, allouée maintenant dans les États de l'association de douanes et de commerce en faveur du commerce de vin en gros, serait continuée au-delà du 1^{er} janvier 1840, ou que d'autres faveurs de ce genre seraient accordées à ce commerce, il est convenu qu'à partir dudit terme ces faveurs seront également appliquées aux vins importés des Pays-Bas.

ART. 7. En considération de l'utilité de l'établissement d'un chemin de fer entre la Prusse et les Pays-Bas, on est tombé d'accord que, dans le cas où une société d'actionnaires solliciterait du gouvernement prussien une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer en prolongation d'un chemin de fer déjà existant ou à construire sur le territoire néerlandais, le gouvernement prussien, après s'être concerté avec celui des Pays-Bas sur le

point de jonction à la frontière, accordera cette concession sous les conditions qui sont actuellement ou qui seraient, plus tard, adoptées généralement en Prusse pour ces sortes d'entreprises.

ART. 8. Les hautes parties contractantes s'engagent réciproquement :

a. A ne plus adopter chez elles des prohibitions d'entrée ou de sortie qui frapperaient les importations ou les exportations des Etats de l'autre partie, tandis que celles de tiers pays, d'articles du même genre, n'en seraient pas atteintes ;

b. A ne pas grever, au profit du gouvernement ou des communes les importations ou exportations réciproques, sans distinction du pays d'où elles viennent, ni de celui pour lequel elles seraient destinées, d'autres ou de plus forts droits, impôts ou charges quelconques, que ceux que leurs tarifs et les lois en vigueur détermineront en général ;

c. A faire participer réciproquement leurs sujets et produits à toutes les primes, remboursements de droits et autres avantages de ce genre qui pourraient être accordés généralement dans leurs États à de certains articles d'importation ou d'exportation, également sans distinction du pays de provenance ou de destination.

ART. 9. Les hautes parties contractantes déclarent envisager les concessions faites de part et d'autre dans le présent traité, comme ayant été stipulées pour servir dans leur ensemble d'équivalent des avantages acquis par le même traité, et, en conséquence, n'avoir consenti aux dites concessions qu'en retour de ces avantages qu'elles se réservent toutefois d'accorder avec ou sans équivalent à d'autres Etats, ou bien même d'en rendre l'application générale.

ART. 10. Si une des hautes parties contractantes accordait par la suite à quelqu'autre Etat des faveurs en matière de commerce ou de douanes, autres ou plus grandes que celles convenues par le présent traité, les mêmes faveurs deviendront communes à l'autre partie, qui en jouira gratuitement si la concession est gratuite, ou en donnant un équivalent, si la cession est conditionnelle ; en quel cas l'équivalent fera l'objet d'une convention spéciale entre les hautes parties contractantes.

ART. 11. Le présent traité sera immédiatement soumis à la ratification de tous les gouvernements respectifs, et les ratifications en seront échangées à Berlin, dans l'espace de huit semaines, à compter du jour de la signature, ou plus tôt, si faire se peut.

Il sera publié tout de suite après l'échange des ratifications et immédiatement mis à exécution, à l'exception des stipulations pour lesquelles on est convenu d'une autre époque dans l'art. 4.

Le présent traité restera en vigueur jusqu'à la fin de l'an mil huit cent quarante et un, et si, six mois avant l'expiration de ce terme, ni l'une ni l'autre des hautes parties contractantes n'annonce, par une déclaration officielle, son intention d'en faire cesser l'effet, le traité restera en vigueur pendant un an au-delà de ce terme, et ainsi de suite d'année en année.

En foi de quoi les susdits plénipotentiaires l'ont signé et y ont apposé leurs cachets respectifs.

Fait à Berlin, le 21 janvier 1839.

(L. S.) F.-H.-G. DE SCHERFF.

(L. S.) E. MICHAELIS.

(L. S.) J.-J. ROCHUSSEN.

(L. S.) CH.-L. WINDHORN.

(L. S.) FR.-WILH. WESTPHAL.

Le Ministre des Affaires Étrangères déclare que la convention ci-dessus conclue le 21 janvier 1839 à Berlin, entre les plénipotentiaires de S. M. le Roi des Pays-Bas et de S. M. le Roi de Prusse, agissant aussi bien en son nom qu'en celui des autres États liés par les traités des 22 et 30 mars et du 11 mai 1833, 12 mai et 10 décembre 1835 et 2 janvier 1836, au sujet d'une union douanière et commerciale, a été homologuée par les hautes parties contractantes, mentionnées ci-dessous et que les ratifications en ont été échangées, le 2 avril suivant, savoir :

Par les royaumes des Pays-Bas, de Prusse, de Bavière et de Saxe, le grand-duché de Bade, la principauté électorale de Hesse, le grand-duché de Saxe, les duchés de Saxe-Altenbourg et Saxe-Cobourg-Gotha, les principautés de Schwarz-Rudolstadt, Schwarzbourg-Sondershausen, Reuss-Schleitz et Reuss-Lobenstein et Ebersdorf, le duché de Nassau et la ville libre de Francfort.

La Haye, le 9 avril 1839.

VERSTOLCK VAN SOELEN.

Traité de commerce et de navigation, conclu le 25 juillet 1840, entre la France et les Pays-Bas (1). (En vigueur.)

S. M. le Roi des Français, d'une part, et S. M. le Roi des Pays-Bas, d'autre part, désirant faciliter et étendre, d'une manière réciproquement avantageuse, les relations de navigation et de commerce entre les deux pays, sont convenus, dans ce but, d'entrer en négociation, et ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires respectifs, savoir :

S. M. le Roi des Français, le sieur M.-J.-A. Thiers ;

Et S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur J.-J. Rochussen, etc.;

(1) Ce traité a été ratifié à Paris, le 5 août 1840, à La Haye, le 26 du même mois, et les ratifications en ont été échangées le 3 septembre suivant.

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ART. 1^{er}. Il y aura pleine et entière liberté de commerce et de navigation entre les habitants des deux royaumes ; ils ne seront pas soumis, à raison de leur commerce ou de leur industrie, dans les ports, villes ou lieux quelconques des deux royaumes, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident temporairement, à des droits, taxes ou impôts, sous quelque dénomination que ce soit, autres ni plus élevés que ceux perçus sur les nationaux ; et les privilèges, immunités et autres faveurs quelconques, dont jouiraient en matière de commerce, les citoyens de l'un des deux États, seront communs à ceux de l'autre.

ART. 2. Les navires français venant directement des ports de France avec chargement et sans chargement, de tout port quelconque, ne paieront, dans les ports du royaume des Pays-Bas, soit à l'entrée, soit à la sortie, d'autres ni de plus forts droits de tonnage, de pilotage, de quarantaine, de port, de phares et autres charges qui pèsent sur la coque du navire, sous quelque dénomination que ce soit, que ceux dont sont ou seront passibles, dans les Pays-Bas, les navires néerlandais venant des mêmes lieux ou ayant la même destination.

D'autre part, et jusqu'à ce que le Gouvernement néerlandais exempte ses propres navires de tout droit de tonnage, comme la France le fait pour les siens, les navires néerlandais venant directement des ports des Pays-Bas avec chargement, et sans chargement de tout port quelconque, ne paieront, dans les ports du royaume de France, soit à l'entrée, soit à la sortie, d'autres ni de plus forts droits de tonnage que ceux que les navires français auront à payer dans les Pays-Bas, conformément à la stipulation qui précède. Ils seront, d'ailleurs, assimilés aux navires français pour tous les autres droits ou charges énumérés dans le présent article.

Il est convenu :

1^o Que les exceptions à la franchise de pavillon qui atteindraient en France les navires français venant d'ailleurs que des Pays-Bas, seront communes aux navires néerlandais faisant les mêmes voyages, et cette disposition sera réciproquement applicable dans les Pays-Bas aux navires français ;

2^o Que le cabotage maritime demeure réservé au pavillon national dans les États respectifs.

ART. 3. Seront complètement affranchis des droits de tonnage et d'expédition dans les ports respectifs :

1^o Les navires qui, entrés sur lest, de quelque lieu que ce soit, en ressortiront sur lest ;

2^o Les navires qui, passant d'un port de l'un des deux États dans un ou plusieurs ports du même État, soit pour y déposer tout ou partie de leur cargaison, soit pour y composer ou compléter leur chargement, justifieront avoir déjà acquitté ces droits ;

3^o Les navires qui, entrés avec chargement dans un port, soit volontaire-

ment , soit en relâche forcée, en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce.

Ne seront pas considérés, en cas de relâche forcée, comme opération de commerce, le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire; le transbordement sur un autre navire, en cas d'innavigabilité du premier; les dépenses nécessaires au ravitaillement des équipages et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

ART. 4. La nationalité des bâtiments sera admise, de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen des titres et patentes délivrés, par les autorités compétentes, aux capitaines, patrons et bateliers.

ART. 5. Les marchandises de toute nature dont l'importation, l'exportation ou le transit sont ou seront légalement permis dans les États respectifs en Europe, ne paieront, tant à l'importation directe entre les ports desdits États, qu'à l'exportation des mêmes ports ou au transit, d'autres ni de plus forts droits quelconques de douane, de navigation et de péage, que si elles étaient importées ou exportées sous pavillon national, et elles jouiront, sous tous ces rapports, des mêmes primes, diminution, exemption, restitution de droits ou autres faveurs quelconques.

ART. 6 Il ne sera perçu aucun droit autre que ceux de magasinage et de balance, sur les marchandises importées dans les entrepôts de l'un des deux royaumes par les navires de l'autre, en attendant leur réexportation ou leur mise en consommation.

ART. 7. Les hautes parties contractantes s'engagent réciproquement :

1^o A n'adopter aucune mesure de prohibition; à n'établir, soit au profit de l'État, soit à celui des communes ou établissements locaux, aucune augmentation des droits d'entrée, de sortie ou de transit qui, affectant les produits de l'autre partie, ne s'étendraient pas généralement aux produits similaires des autres États;

2^o A faire participer les sujets et les produits quelconques de l'autre Etat aux primes, remboursements de droits et autres avantages analogues qui pourraient être accordés à certains objets de commerce, sans distinction de pavillon, de provenance, ni de destination.

Toutes les mesures exceptionnelles existantes, contraires aux principes énoncés au présent article, seront abolies et cesseront leur effet dès le jour de la mise à exécution du présent traité.

ART. 8. Toutes les stipulations qui précèdent (en tant qu'il n'y aurait pas déjà été pourvu par les traités existants) s'appliqueront également à la navigation et au commerce, tant sur ceux des fleuves qui, dénommés aux articles 108 à 117 de l'acte du congrès de Vienne, du 9 juin 1815, sont, dans leurs cours navigables, communs aux deux États, que sur les eaux intermédiaires desdits fleuves dans le royaume des Pays-Bas.

ART. 9. Les hautes parties contractantes s'engagent également à admettre, sans équivalents et de plein droit, les sujets, navires et produits de toute nature de l'autre Etat, dans les colonies respectives, sur le pied de toute autre nation européenne la plus favorisée.

En conséquence de ce principe, et sans préjudice d'autres applications auxquelles il pourrait y avoir lieu, les vins mousseux de France, en bouteilles, seront assimilés, à l'entrée dans les colonies néerlandaises des Indes orientales, aux autres vins fins en bouteilles. En outre, les droits actuellement y existants sur les autres vins de France, soit en cercles, soit en bouteilles, seront réduits de moitié, tant à l'importation sous pavillon français, qu'à l'importation par bâtiment néerlandais.

ART. 10. Voulant se donner des gages de leur désir mutuel d'étendre et de faciliter les relations commerciales entre les deux pays, les hautes parties contractantes sont convenues, dans ce but, des stipulations suivantes :

§ 1^{er}. S. M. le Roi des Pays-Bas consent :

1^o A affranchir de tout droit de douane, à l'entrée dans ses Etats d'Europe, *les vins, eaux-de-vie et esprits de France en cercles* ;

Et à réduire de *trois cinquièmes* pour les *vins en bouteilles*, et de *moitié* pour les *eaux-de-vie et esprits* aussi *en bouteilles*, les droits d'entrée (celui sur le *verre* compris), lorsque lesdits vins, eaux-de-vie et esprits, tant en cercles qu'en bouteilles, seront importés par mer sous l'un ou l'autre des deux pavillons ; et, par terre et par les fleuves et rivières spécifiés en l'art. 8. sous pavillon quelconque ;

2^o A abaisser comme suit, en faveur des produits français ci-dessous dénommés, à leur importation par toutes les voies précitées et sous tout pavillon, les droits d'entrée actuellement établis par le tarif général, savoir :

De fl. 4 à 2 par livre néerlandaise, sur les étoffes, tissus et rubans de *soie* ;

De 10 à 5 p. % de la valeur sur la *bonneterie*, la *dentelle* et les *tulles* ;

De 6 à 3 p. % de la valeur sur la *coutellerie* et la *mercerie* ;

De 10 à 6 p. % de la valeur sur les *papiers de tenture* ;

D'un quart du chiffre actuel sur les *savons* de toute nature : le tout suivant les spécifications du tarif néerlandais ;

3^o A admettre, à l'entrée par lesdites voies, la *porcelaine blanche* et autre que dorée aux mêmes droits que la faïence ;

Et la *verrerie* aux droits perçus à l'importation par le Rhin, et, en tous cas, au droit le plus modéré qui serait fixé pour un point d'importation quelconque ;

4^o A faire jouir, pendant toute la durée du présent traité, les bateaux français, ainsi que leur chargement sur les fleuves et voies navigables indiqués à l'art. 8, de toute exemption, réduction et faveur quelconque de droits de douane, de navigation, de droits fixes, etc., qui sont *actuellement* accordés, soit aux bateaux et chargements néerlandais, soit à ceux de tout autre Etat riverain, sans préjudice de faveurs plus grandes, qui, si elles venaient à être

accordées à d'autres, nationaux ou étrangers, profiteraient aussi gratuitement à la France.

§ 2. En retour des concessions ci-dessus accordées, S. M. le Roi des Français consent :

1^o A réduire d'un tiers les droits sur les *fromages de pâte dure* et la *céruise* (*carbonate de plomb pur ou mélangé*), de fabrication néerlandaise, et directement importés par mer sous l'un des deux pavillons ;

2^o A admettre, pour la consommation intérieure du royaume, au taux établi pour les provenances des entrepôts d'Europe sous pavillon français, les *merchandises spécifiées à l'art. 22 de la loi du 28 avril 1816*, importées sous pavillon de l'un des deux pays par la navigation du Rhin et de la Moselle, et par les bureaux de Strasbourg et de Sierck.

S. M. le Roi des Français se réservant, d'ailleurs, expressément, le droit d'étendre cette faveur au pavillon de tels autres États qu'elle jugera convenable de désigner par la suite.

On déterminera, d'un commun accord, les mesures de contrôle et les formalités des certificats d'origine propres à constater la nationalité des produits énoncés dans le présent article, hors celle des *vins* et *eaux-de-vie* directement expédiés de France, pour lesquels les manifestes ou lettres de chargement dont les capitaines, patrons ou bateliers seront régulièrement porteurs, tiendront lieu de certificats d'origine.

ART. 11. Les concessions faites de part et d'autre dans le présent traité, ayant été consenties à titre d'ensemble et d'équivalent aux avantages réciproquement acquis par le même traité, les hautes parties contractantes se sont néanmoins réservé d'admettre à la participation auxdites concessions, soit en totalité, soit en partie seulement, avec ou sans équivalents, d'autres États et même d'en rendre l'application générale.

Si l'une des hautes parties contractantes accordait, par la suite, à quelque autre État des faveurs en matière de navigation, de commerce ou de douane, autres ou plus grandes que celles convenues par le présent traité, les mêmes faveurs deviendront communes à l'autre partie, qui en jouira gratuitement si la concession est gratuite, ou en donnant un équivalent si la concession est conditionnelle : auquel cas l'équivalent fera l'objet d'une convention spéciale entre les hautes parties contractantes.

ART. 12. Indépendamment des privilèges et attributions généralement dévolus à leur charge, les consuls respectifs pourront faire arrêter ou renvoyer, soit à bord, soit dans leur pays, les marins qui auraient déserté des bâtiments de leur nation. A cet effet, ils s'adresseront, par écrit, aux autorités locales compétentes, en justifiant par l'exhibition des rôles d'équipage ou registres du bâtiment, ou par copies desdites pièces dûment certifiées, si le navire était parti, que les hommes qu'ils réclament faisaient partie dudit équipage. Sur cette demande, ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée ; de plus, il leur sera donné toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation desdits déserteurs, lesquels seront même détenus et gardés dans les

prisons du pays, à la réquisition et aux frais des consuls, jusqu'à ce que ces agents aient trouvé une occasion de les faire partir. Néanmoins, si cette occasion ne se présentait pas dans un délai de trois mois à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seront mis en liberté, et ne pourront plus être arrêtés pour la même cause.

Il est entendu que les marins, sujets du pays où la désertion a lieu, seront exceptés de la présente disposition.

ART. 13. Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires naufragés, échoués ou délaissés, seront dirigées par les consuls respectifs dans les deux pays.

L'intervention des autorités locales respectives aura seulement lieu pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs, s'ils sont étrangers aux équipages naufragés et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées. En l'absence et jusqu'à l'arrivée des consuls ou vice-consuls, les autorités locales devront, d'ailleurs, prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés.

Les marchandises sauvées ne seront tenues à aucun droit ni frais de douanes qu'au moment de leur admission à la consommation intérieure.

ART. 14. La propriété littéraire sera réciproquement garantie.

Une convention spéciale déterminera ultérieurement les conditions d'application et d'exécution de ce principe dans chacun des deux royaumes.

ART. 15. Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées, à Paris, dans le délai de six semaines, ou plus tôt, si faire se peut.

Il aura force et vigueur pendant trois années, à dater du jour dont les hautes parties contractantes conviendront pour son exécution simultanée, dès que la promulgation en sera faite, d'après les lois particulières, à chacun des deux États.

Si, à l'expiration des trois années, le présent traité n'est pas dénoncé six mois d'avance, il continuera à être obligatoire, d'année en année, jusqu'à ce que l'une des deux parties contractantes ait annoncé à l'autre, mais un an à l'avance, son intention d'en faire cesser les effets,

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité, et y ont apposé leurs cachets,

Fait à Paris, le vingt-cinquième jour du mois de juillet de l'an mil huit cent quarante ⁽¹⁾.

(L.-S.) A. THIERS.

(L.-S.) J.-J. ROCHUSSEN.

(¹) Article additionnel et réservé :

« Il est convenu que les clauses du présent traité, dont l'exécution comporte des dispositions

Traité de commerce et d'échange conclu entre les Pays-Bas et la Grande-Bretagne, le 17 mars 1824.

18 juin 1824. — Loi portant approbation du traité conclu avec la Grande-Bretagne, par rapport aux intérêts et droits réciproques dans l'Inde. (Publié le 24 juin 1824, *Journal officiel*, n° XXXIX.)

NOUS GUILLAUME. etc.

A tous ceux qui les présentes verront, salut! savoir faisons :

Ayant pris en considération que, par le traité conclu à Londres, le 17 mars de la présente année, entre les plénipotentiaires des Pays-Bas et de la Grande-Bretagne, les intérêts et droits réciproques dans l'Inde ont été réglés sur un pied équitable et fixe, particulièrement par l'échange et cession de territoire, tant sur le continent de l'Inde que dans l'Archipel indien, que ce traité stipule;

Eu égard à la dernière partie de l'art. 53 de la loi fondamentale;

A ces causes, notre conseil d'État entendu, et d'un commun accord avec les États-Généraux, avons trouvé bon et entendu, ainsi que nous trouvons bon et entendons par les présentes, d'approuver le susdit traité.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au *Journal officiel*, et que nos ministres et autres autorités qu'elle concerne, tiennent strictement la main à son exécution.

législatives en France, seront présentées aux Chambres dans leur prochaine réunion, et de manière à ce que la sanction en soit obtenue dans le courant de la session; faute de quoi, le traité sera nul et non avenue pour chacune des hautes parties contractantes.

» Il est également stipulé que les deux Gouvernements procéderont de commun accord, dans le même délai, à l'exécution de l'engagement contenu dans l'art. 14 du traité, relatif à la protection de la propriété littéraire,

» Le présent article additionnel et réservé aura la même force et valeur que s'il était mot à mot inséré dans le traité ci-dessus. Il sera ratifié, et les ratifications en seront échangées en même temps.

» Fait à Paris, les mêmes jour, mois et an que dessus. »

J.-J. ROCHUSSEN.

A. THIERS.

AU NOM DE LA TRÈS SAINTE ET INDIVISIBLE TRINITÉ!

S. M. le Roi des Pays-Bas et S. M. le Roi du royaume-uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, voulant placer sur un pied réciproquement avantageux leurs possessions respectives et le commerce de leurs sujets aux grandes Indes, de manière que le bien-être et la prospérité des deux nations y puissent être favorisés dorénavant en toute occasion, sans exciter ces dissentiments et cette jalousie qui, à des époques antérieures, ont troublé la bonne intelligence qu'il importe de toujours maintenir entre elles, et voulant écarter autant que possible tout motif de différend entre leurs agents respectifs; comme aussi à l'effet de décider quelques questions qui se sont présentées dans l'exécution de la convention faite à Londres, le 13 août 1814, en tant qu'elle concerne les possessions orientales de S. M. le Roi des Pays-Bas,

Ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

S. M. le Roi des Pays-Bas,

Le baron Henri Fagel, membre du corps équestre de la province de Hollande, conseiller d'État, grand-croix des Ordres royaux du Lion Belgique et des Guelfes, et son ambassadeur extraordinaire et ministre plénipotentiaire à la cour de Londres;

Et M. Antoine-René Falck, commandeur de l'Ordre royal du Lion Belgique et ministre pour l'instruction publique, l'industrie nationale et les colonies;

Et S. M. le Roi du royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande,

M. George Canning, membre du conseil privé de Sa Majesté et du Parlement et son principal secrétaire d'État pour le Département des Affaires Étrangères;

Et M. Charles-Watkin-William Wynn, membre du conseil privé de Sa Majesté, ainsi que du Parlement, lieutenant-colonel commandant le régiment des volontaires à cheval du comté de Montgomery et président au bureau des commissaires pour les affaires des Indes;

Lesquels, après s'être mutuellement communiqué leurs pleins pouvoirs, qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants :

ART. 1^{er}. Les hautes parties contractantes s'engagent à admettre réciproquement leurs sujets au commerce avec leurs possessions respectives dans l'Archipel oriental et sur le continent de l'Inde et dans l'île de Ceylan, et ce, sur le pied de la nation la plus favorisée : bien entendu que les sujets respectifs se conformeront aux ordonnances locales.

ART. 2. Les sujets et bâtiments de l'une des deux nations ne paieront pas à l'entrée ou à la sortie des ports de l'autre dans les mers orientales, plus du double des droits imposés aux sujets et aux bâtiments de la nation à laquelle les ports appartiennent.

Dans les ports britanniques sur le continent de l'Inde, dans l'île de Ceylan, les droits d'entrée et de sortie dus par les navires des Pays-Bas seront modi-

fiés de manière qu'en aucun cas il ne soit exigé de ce chef plus du double des droits à acquitter par des sujets et pour des navires britanniques.

A l'égard des articles qui ne sont soumis à aucun droit, lorsqu'ils sont importés ou exportés par les sujets ou à bord des navires de la nation à laquelle le port appartient, il est convenu que les droits à imposer aux sujets ou aux bâtiments de l'autre n'excéderont jamais 6 p. %.

ART. 3 Les hautes parties contractantes promettent qu'à l'avenir aucun traité à conclure par l'une d'elles avec des États situés dans les mers orientales, ne contiendra d'article tendant, soit directement, soit par l'imposition de droits différents, à exclure le commerce de l'autre des ports de ces États, et que dans le cas où quelque article aurait été admis, à cet effet, dans une des conventions aujourd'hui existantes de part et d'autre, un tel article cessera d'être valable par la conclusion du présent traité.

Il est entendu que par chacune des parties contractantes communication a été faite à l'autre de tous traités ou engagements existants entre chacune d'elles respectivement, et tout État indigène dans les mers orientales ; que pareille communication sera faite de tous les traités à conclure dorénavant par elles.

ART. 4. LL. MM. le Roi des Pays-Bas et le Roi de la Grande-Bretagne s'engagent à donner des ordres positifs tant à leurs autorités civiles et militaires qu'à leurs vaisseaux de guerre, de respecter la liberté de commerce établie par les art. 1, 2 et 3, et de ne gêner en aucun cas la libre communication ni des indigènes de l'Archipel oriental avec les ports des deux Gouvernements respectivement, ni les sujets des deux Gouvernements avec les ports appartenant à des puissances indigènes.

ART. 5. De même leurs dites Majestés s'engagent à concourir efficacement à la répression des pirateries dans ces mers ; ils n'accorderont ni asile, ni protection aux bâtiments employés à la piraterie, et ils ne permettront en aucune circonstance que les marchandises ou navires capturés par de tels bâtiments, soient conduits, déposés ou vendus dans aucune de leurs possessions.

ART. 6. Il est convenu que des ordres seront donnés par les deux Gouvernements à leurs officiers et agents aux Indes, de ne pas former de nouvel établissement dans aucune des îles des mers orientales, sans autorisation préalable de leurs Gouvernements respectifs en Europe.

ART. 7. Les îles Moluques et spécialement Amboine, Banda et Ternate et avec leurs dépendances immédiates, sont exceptées de l'application des art. 1, 2, 3 et 4 jusqu'à ce que le Gouvernement des Pays-Bas jugera à propos d'abandonner le monopole des épiceries ; mais dans le cas où ce Gouvernement permettrait à quelque époque antérieure à l'abolition de ce monopole que des sujets d'une puissance autre qu'un État indigène asiatique, eussent des rapports de commerce avec lesdites îles, les sujets de Sa Majesté Britannique seront admis à de tels rapports sur un pied absolument semblable.

ART. 8. S. M. le Roi des Pays-Bas cède à Sa Majesté Britannique tous ses

établissements sur le continent de l'Inde, et renonce à toutes les prérogatives ou exemptions qui ont été possédées ou réclamées en vertu de ces établissements.

ART. 9. La factorerie du fort Marlborough et toutes les possessions anglaises dans l'île de Sumatra sont cédées par le présent traité à S. M. le Roi des Pays-Bas ; et Sa Majesté britannique promet, en outre, qu'il ne sera pas formé dans cette île d'établissement britannique, et qu'aucun traité ne sera conclu sous l'autorité britannique avec aucun des princes, chefs ou États indigènes, qu'on y trouve.

ART. 10. La ville et le fort de *Malacca* et ses dépendances sont cédés par le présent traité à Sa Majesté britannique, et S. M. le Roi des Pays-Bas s'engage, pour lui-même et pour ses sujets, à ne jamais former d'établissement dans aucune partie de la presqu'île de *Malacca*, et à ne conclure aucun traité avec aucun des princes, chefs ou États indigènes, qu'on y trouve.

ART. 11. Sa Majesté britannique se désiste des objections qui ont été faites contre l'occupation de l'île de *Billiton* et de ses dépendances, par les agents du Gouvernement des Pays-Bas.

ART. 12. S. M. le Roi des Pays-Bas se désiste des objections qui ont été faites contre l'occupation de l'île de *Sincapore* par les sujets de Sa Majesté britannique.

Cependant Sa Majesté britannique promet qu'il ne sera pas formé d'établissement britannique dans les îles de *Carimon*, ou dans les îles de *Battam*, *Bintang*, *Lingin*, ou dans aucune des autres îles situées au sud du détroit de *Sincapore*, et qu'aucun traité ne sera conclu sous l'autorité britannique avec les chefs de ces îles.

ART. 13. Toutes les colonies, possessions et factoreries cédées par les précédents articles, seront remises aux officiers des souverains respectifs le 1^{er} mars 1825. Les fortifications resteront dans l'état où elles se trouveront à l'époque où le traité sera connu aux Indes ; mais il n'y aura de part ni d'autre aucune réclamation soit au sujet d'artillerie ou d'approvisionnements d'aucune espèce, qui auront été laissés, ou qui auront été enlevés par la puissance cédante, soit par rapport à des revenus arriérés, ou d'aucune dépense d'administration quelconque.

ART. 14. Tous les habitants des territoires cédés jouiront pendant six ans, à compter de la ratification du présent traité, de la liberté de disposer comme il leur plaît de leurs propriétés, et de se transporter, sans aucun trouble ou empêchement, dans tel pays où ils désireront de se rendre.

ART. 15. Les hautes parties contractantes conviennent qu'aucun des territoires ou établissements dont il est fait mention aux art. 8, 9, 10, 11 et 12, ne pourra jamais être transféré à aucune autre puissance. Dans le cas où l'une ou l'autre desdites possessions serait abandonnée par l'une des parties aujourd'hui contractantes, le droit de l'occuper passera immédiatement à l'autre.

ART. 16. Il est convenu que tous comptes, réclamations provenant de la remise de Java et autres possessions aux officiers de S. M. le Roi des Pays-Bas, tant ceux qui ont fait l'objet d'une convention conclue à Java entre les commissaires des deux nations, le 24 juin 1817, que tous autres quelconques, seront

définitivement et complètement clos et éteints moyennant le paiement d'une somme de 100,000 livres sterling, à effectuer de la part du Gouvernement des Pays-Bas à Londres, avant l'expiration de l'année 1825.

ART. 17. Le présent traité sera ratifié et les actes de ratification échangés à Londres, trois mois après la date, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent et l'ont muni du sceau de leurs armes.

Ainsi fait à Londres, le 17 mars de l'an de grâce 1824.

(L.-S.) H. FAGEL.

(L.-S.) GEORGE CANNING.

(L.-S.) A. R. FALCK.

(L.-S.) C. W. W. WYNN.

Le Ministre des Affaires Étrangères déclare que le présent traité a été ratifié par le Gouvernement des Pays-Bas le 2 juin 1824, et par celui de la Grande-Bretagne le 30 avril 1824, tandis que les ratifications ont été échangées à Londres le 8 juin 1824.

W.-F. VAN RADE.

Traité de commerce et de navigation, du 27 octobre 1837, entre les Pays-Bas et la Grande-Bretagne.

S. M. le Roi des Pays-Bas, d'une part, et S. M. la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, d'autre part, animés d'un égal désir de procurer toute facilité et tout encouragement à leurs sujets qui ont entre eux des rapports de commerce, et pensant que rien ne contribuera davantage à atteindre ce but désirable qu'une abolition réciproque de tous droits différentiels et de compensation qu'on perçoit sur les navires des hautes parties contractantes ou sur les chargements de ces navires dans les ports d'Europe de ces deux royaumes, ont nommé pour les plénipotentiaires, afin de conclure une convention à cet égard, savoir :

S. M. le Roi des Pays-Bas, M. le baron Jean-Gisbert Verstolk de Soelen, membre de l'ordre équestre de la province de Hollande, chevalier grand'croix du Lion-Néerlandais et de celui de Saint-Étienne de Hongrie, son Ministre d'État pour le Département des Affaires Étrangères; et S. M. la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, sir Edward Cromwell-Disbrowe, chevalier grand'croix de l'Ordre royal hanovrien des Guelphes, son envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près de S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg; lesquels plénipotentiaires, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ART. 1^{er}. Il y aura réciproquement liberté de commerce et de navigation

entre les sujets des deux hautes parties contractantes , et les sujets des deux souverains respectivement ne paieront , dans les ports , les ancrages , les rades , les villes , les bourgs et les endroits quelconques dans les deux royaumes , d'autres ou de plus forts droits , taxes ou charges , sous quelque dénomination qu'ils soient indiqués ou compris , que ceux payés par les sujets de la nation la plus favorisée , et les sujets de chacune des deux hautes parties contractantes jouiront des mêmes droits , privilèges , libertés , faveurs , exemptions et franchises en matière de commerce et de navigation que ceux qui sont accordés et pourront être accordés par la suite , dans chaque royaume , aux sujets de la nation la plus favorisée .

Aucun droit de douanes ou autres charges ne seront imposés sur les marchandises qui sont les productions de l'un des royaumes , à l'importation par mer ou par terre de ce royaume dans l'autre , au-delà du droit ou de la charge dont sont frappées de pareilles marchandises lorsqu'elles consistent en productions de tout autre pays ou importées d'icelui , et S. M. le Roi des Pays-Bas et S. M. la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande s'engagent et s'obligent par la présente à n'accorder ni faveur , ni privilège ou franchise en matière de commerce ou de navigation , à des sujets d'aucun autre État qui ne soient également et en même temps étendus aux sujets de l'autre partie contractante . Cette faveur sera gratuite si celle accordée à un autre État est gratuite , et moyennant une compensation ou équivalent aussi égal que possible , si elle est conditionnelle .

ART. 2. On n'imposera , dans l'un des deux royaumes , aucun droit de tonnage , de port , de balise , de pilotage , de quarantaine ou autres pareils , ou d'une semblable nature , quels qu'ils soient , et quelle que soit leur dénomination , sur les navires de l'autre royaume , en cas de voyages entre les deux pays avec cargaison ou sur lest , autres que ceux qui , dans les mêmes cas , sont exigés des navires nationaux , et ni dans l'un , ni dans l'autre des deux pays , on n'imposera des droits , des taxes , des restrictions ou des prohibitions , ou l'on ne retiendra des restitutions de droits , de primes ou de déductions sur des marchandises quelconques , importées de l'un des pays ou exportées vers l'autre , avec les navires respectifs de ces pays , autres que ceux qui seront imposés également sur de pareilles marchandises ou retenus d'icelles , lorsqu'elles sont ainsi importées ou exportées par des navires nationaux .

ART. 3. Pour éviter tout malentendu au sujet des règlements qui déterminent les conditions distinctives des navires anglais et néerlandais , il est convenu par la présente que tous les navires construits dans les États de Sa Majesté britannique et tous les navires pris sur l'ennemi par les vaisseaux de guerre de Sa Majesté ou par ses sujets , munis de lettres de marque délivrées par les lords-commissaires de l'amirauté , lesquelles prises auront été régulièrement déclarées telles par une des cours de Sa dite Majesté , siégeant en matières de captures , et tous les navires qui auront été condamnés par une cour compétente pour contravention aux lois sur la répression de la traite des esclaves , seront considérés comme navires britanniques , pourvu qu'ils soient possédés , employés et inscrits conformément aux lois britanniques , et que tous les navires construits

dans les États de S. M. le Roi des Pays-Bas, et tous ceux pris sur l'ennemi par les vaisseaux de guerre de Sa Majesté, ou par ses sujets munis de lettres de marque, lesquels auront été légalement déclarés de bonne prise par une des cours du royaume des Pays-Bas, siégeant en matière de prises, et tous les navires qui auront été condamnés par une cour compétente pour contravention aux lois sur la répression de la traite des esclaves, seront considérés comme navires néerlandais, pourvu qu'ils soient possédés en toute propriété par un sujet ou par plusieurs sujets de S. M. le Roi des Pays-Bas, et pourvu que le capitaine et les trois quarts de l'équipage soient sujets néerlandais.

ART. 4. On est convenu encore que, dans tous les cas où, dans un des deux royaumes, le droit à percevoir sur une marchandise quelconque importée ne se trouvera pas réglé d'après une base fixe, mais bien d'après la valeur de cette marchandise, ce droit *ad valorem* sera calculé et arrêté de la manière suivante, à savoir :

L'importateur, en faisant sa déclaration pour le paiement des droits aux bureaux de douanes de l'un des deux royaumes, signera un acte contenant l'énoncé de la valeur des marchandises au montant qu'il croira convenable, et, si l'employé ou les employés de la douane que la chose concerne sont d'opinion que cette évaluation est insuffisante, il leur sera loisible de préempter les marchandises en payant à l'importateur la valeur suivant sa déclaration, avec augmentation de 10 p. %, et en restituant les droits payés.

Le montant de ces sommes doit être payé par l'employé ou les employés susmentionnés, lorsque les marchandises leur seront livrées, ce qui doit avoir lieu dans la quinzaine après la première saisie des marchandises.

ART. 5. De même que toutes marchandises, quelle que soit leur origine, et dont l'importation est ou non permise pour la consommation intérieure, peuvent, dans tous les ports du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, qui sont déclarés par la loi entrepôts pour ces marchandises, être admises et entreposées pendant l'intervalle de la déclaration pour la consommation intérieure ou la réexportation, selon le cas et en observant les règlements existants à ce sujet, sans que ces marchandises puissent, dans l'intervalle, être soumises au paiement des droits dont elles seraient frappées, dans le cas où, à leur arrivée, elles auraient été déclarées être destinées à la consommation du royaume-uni. De même, le Roi des Pays-Bas consent et accorde que tous les ports des États de S. M. néerlandaise, qui sont actuellement ou qui pourraient être déclarés à l'avenir par la loi entrepôts, seront des ports francs pour la réception et l'entrepôt de toutes les marchandises importées par navires britanniques et de tous articles quelconques, produits du sol ou des manufactures des États britanniques, importés par quelque navire que ce puisse être, soit pour la consommation intérieure, soit pour la réexportation, selon le cas; et ces articles ainsi reçus et entreposés, quoique assujettis à des règlements convenables, ne seront point soumis dans l'intervalle aux droits dont ils seraient frappés, s'ils avaient, à leur arrivée dans les Pays-Bas, été déclarés pour la consommation.

ART. 6. Si des vaisseaux de guerre ou des navires marchands venaient à faire naufrage sur les côtes d'une des hautes parties contractantes, ces vaisseaux et navires ou partie d'iceux, de même que tout ce qui appartient à l'équipement et à l'approvisionnement, ainsi que tous effets et marchandises qui en seront sauvetés, ou les sommes produites par leur vente, seront rendus fidèlement aux propriétaires, quand ils seront réclamés par eux ou par leurs fondés de pouvoirs dûment autorisés à cet effet; et s'il ne se trouve ni propriétaires ni facteurs sur les lieux, alors lesdits effets et marchandises ou leur produit, de même que tous les papiers trouvés à bord des vaisseaux ou navires ainsi naufragés, seront remis au consul néerlandais ou britannique dans le district duquel le naufrage aura eu lieu, et ce consul, ces propriétaires ou ces fondés de pouvoirs paieront seulement les dépenses occasionnées pour la conservation de la propriété, ainsi que les frais de sauvetage qui auraient été payés dans le même cas pour le naufrage d'un bâtiment national, et les effets et les marchandises sauvés du bâtiment naufragé ne seront soumis à des droits qu'autant qu'ils seraient déclarés pour la consommation.

ART. 7. Le présent traité sera en vigueur pendant l'espace de dix ans, depuis la date de la signature, et ensuite jusqu'à l'expiration de douze mois, après que l'une des hautes parties contractantes aura fait connaître à l'autre son intention de le faire cesser; chacune des hautes parties contractantes se réservant le droit de faire connaître cette intention à l'autre, à l'expiration dudit terme de dix ans.

Et il est convenu entre elles qu'à l'expiration de douze mois après que cette information aura été reçue par une des deux parties de la part de l'autre, ce traité, et toutes les dispositions qu'il renferme cesseront d'avoir leur effet et expireront.

ART. 8. Le présent traité sera ratifié, et les ratifications seront échangées à La Haye, dans un mois à dater de la signature, ou plus tôt si faire se peut.

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

Fait à La Haye, le 27 octobre de l'année de Notre-Seigneur 1837.

(L. S.) VERSTOLK DE SOELEN.

(L. S.) EDW. CROMWELL DISBROWE.

Résumé du régime des droits différentiels en vigueur dans les pays étrangers.

ANGLETERRE.

Le système commercial de l'Angleterre est établi par son acte de navigation. Cet acte, modifié dans les dernières années, maintient les principes suivants :

1° La généralité des produits et objets de commerce, provenant des colonies ou possessions britanniques, à quelques exceptions près, paie des droits d'entrée moindres que ceux auxquels sont soumis les marchandises et objets de commerce de même espèce provenant de pays étrangers.

La différence en moins sur les droits en faveur des produits coloniaux anglais est le plus communément de moitié. La différence varie de $\frac{1}{7\frac{1}{2}}$ à $\frac{5}{7}$; plusieurs produits coloniaux sont entièrement exempts de droits.

2° Les productions et marchandises de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique, ne peuvent être importées d'un port européen, pour la consommation britannique, ni par navires anglais, ni par navires étrangers.

Ces mêmes marchandises ne peuvent être importées d'Asie, d'Afrique ou d'Amérique que par navires anglais, et par ceux de pays où elles sont produites et d'où elles arrivent ⁽¹⁾, sauf quelques exceptions pour les productions des possessions de l'empire Ottoman en Asie et en Afrique, lesquelles peuvent être importées par navires ottomans d'un port d'Europe; et pour l'or et l'argent en lingots, lesquels peuvent être importés de tous les lieux et par tous navires ⁽²⁾.

3° Les marchandises peuvent être importées par navire étranger; mais il y a 28 articles principaux dont l'admission, pour la consommation, ne peut avoir lieu que lorsqu'ils sont apportés, soit par navire anglais, soit par navire du pays de production, soit par navire du pays d'où ces marchandises sont importées à destination du royaume-uni.

Ces articles sont :

Les mâts, les bois de charpente, les planches, le goudron, le suif, la laine, le sumac, la garance, la soude, le soufre, l'écorce de chêne, le liège, les oranges,

(1) Nulles marchandises ne sont considérées comme importées d'un port quelconque, à moins qu'elles n'en viennent directement et qu'elles n'y aient été mises à bord du navire importateur, soit comme premier chargement de ces mêmes marchandises, soit après que ces dernières y ont effectivement été débarquées.

(2) Le lieu de production d'un article fabriqué est censé être celui où la fabrication a été effectuée.

Les navires anglais, pour être considérés comme tels, doivent être *immatriculés* et montés par un capitaine anglais et par un équipage composé aux trois quarts de sujets anglais. Quant aux navires étrangers de tel ou tel État, pour qu'ils puissent être considérés comme appartenant à cet État, leur personnel doit être composé dans la même proportion.

les citrons, les graines de lin, de navette et de trèfle, le chanvre, le lin, les raisins de Corinthe, les raisins secs, les figues, les prunes, l'huile d'olive, le vin, l'eau-de-vie et le tabac.

4° La défense d'importation ne s'applique qu'aux articles importés pour la consommation britannique. L'importation pour la réexportation ou pour l'entrepôt est permise, en général, pour les marchandises de toute espèce de provenance, sans distinction de navire ; sauf quelques exceptions, dont la plus importante, pour ce qui concerne la Belgique, est celle des armes qui ne peuvent être admises en entrepôts.

5° Quant à l'exportation, l'acte de navigation contient aussi des dispositions sous le rapport du pavillon.

Aucune exportation pour les possessions britanniques en Amérique, en Afrique et en Asie, ne peut avoir lieu d'Angleterre que par des bâtiments Anglais. Il en est de même d'une possession anglaise à une autre.

Et aucune importation dans ces possessions ne peut avoir lieu par navire étranger, à moins qu'il n'appartienne au pays dont les marchandises sont la production, et d'où elles sont importées.

L'exportation du charbon de terre par navire anglais ou par navire étranger, favorisé, n'est soumise qu'à la moitié du droit de sortie, de 4 sh. par tonneau de 1,015 kil. qui est applicable à l'exportation sous pavillon étranger.

Les droits de navigation, qui sont très élevés dans la Grande-Bretagne, sont basés sur des principes de réciprocité assez larges.

Les navires étrangers peuvent être admis à l'égal des nationaux dans toute circonstance ; ceux qui ne jouissent pas de cette faveur, sont assujettis à une forte surtaxe de la part du *Trinity Board*, qui perçoit, en Angleterre, les droits de navigation, tels que feux, balises, pilotage, tonnage, etc., d'après d'anciennes chartes.

L'acte du 28 août 1833 porte que :

Le Roi est autorisé à ordonner la perception d'un droit additionnel, dont le montant ne peut excéder le $\frac{1}{5}$ (soit 20 p. %) du montant des droits existants, sur tous les produits du sol et de l'industrie des pays qui perçoivent, sur les produits du sol et de l'industrie des domaines de Sa Majesté, des droits plus élevés que ceux qu'impose l'acte susdit du 28 août, aux produits analogues des contrées étrangères.

Sa Majesté est également autorisée à imposer des droits additionnels sur les marchandises importées par navires de nations qui perçoivent, sur les marchandises importées chez elles par *navires anglais*, des droits plus élevés que ceux qui sont perçus, quand l'importation desdites marchandises a lieu par bâtiments nationaux ; ou qui perçoivent, sur les navires anglais, des droits de tonnage, de port, ou d'autres droits plus élevés que sur les navires nationaux ; ou enfin qui ne placent pas le commerce et la navigation de la Grande-Bretagne sur le pied de la nation la plus favorisée.

Sa Majesté est encore autorisée, soit à prohiber l'importation des produits de l'industrie de toute contrée étrangère, chez laquelle l'exportation de la matière première dont ces produits se composent en tout ou en partie, est prohibée à destination des domaines *britanniques*; soit à imposer, sur ces produits, un droit additionnel qui ne doit pas dépasser un cinquième du montant des droits existants.

Sa Majesté est enfin autorisée à imposer le même droit additionnel sur lesdits produits, dans le cas où la matière première est frappée d'un droit à l'exportation de ces contrées pour les domaines de Sa Majesté.

DANEMARK.

Voici en quoi consistent principalement les droits différentiels sur les marchandises et la coque du navire, et quelle distinction il y a pour l'application de ces droits entre le pavillon national, le pavillon étranger non favorisé et le pavillon étranger favorisé.

Il est établi comme règle générale que les navires et cargaisons des nations favorisées doivent, sous tous les rapports, être traités sur le même pied que les nationaux. Il n'y a que le pavillon non favorisé qui paie des droits différentiels revenant ou à l'État ou aux communes.

I.

Quant aux droits différentiels qui reviennent à l'État, il n'en existe qu'un seul prélevé sur les marchandises importées ou exportées par les bâtiments des nations non privilégiées, en tant que ces marchandises sont assujetties à un droit additionnel de 50 p. % pour ce qui regarde les droits d'entrée et de sortie, ainsi que les épices (émoluments casuels) et le droit de tonnage.

Cependant cette règle subit quelquefois des modifications, vu que les droits d'entrée et de sortie ainsi que les épices restent invariables :

1° Lorsque les marchandises importées dans des bâtiments des nations non favorisées arrivent d'un endroit situé hors d'Europe ;

2° Si elles sont introduites en cas d'échouement ;

3° Si le port du navire est au-dessous de 5 lasts de commerce danois.

De sorte que, dans ces cas, lesdites marchandises n'ont à acquitter d'autres ou de plus forts droits que ceux dont le pavillon national est passible, excepté toutefois le droit additionnel de tonnage.

Enfin, les navires non privilégiés qui importent de la poix, de la potasse et du goudron, ainsi que ceux qui font voile directement pour des endroits

transatlantiques, à l'exception des colonies du Roi aux Indes occidentales, sont exempts de tout droit différentiel revenant à l'État (1).

II.

Pour ce qui regarde le droit d'*anorage* et autres qui reviennent *aux communes*, ils sont absolument les mêmes pour le pavillon national et le pavillon étranger favorisé.

Il est vrai qu'une modération des droits à payer pour le seul séjour dans un port quelconque a été établie en faveur des navires appartenant à ce port; mais cette modération étant une faveur tout à fait exceptionnelle, qui ne s'accorde point aux autres navires nationaux, elle ne porte aucune atteinte à la règle générale que le pavillon favorisé est toujours traité sur le même pied que le pavillon national.

Les vaisseaux des nations non privilégiées sont obligés de payer sur les droits communaux un droit additionnel de 50 p. %.

Comme nations favorisées sont regardées :

- 1° L'Autriche, en vertu de la convention du 12 février 1834;
- 2° La Belgique, en vertu de la convention du 13 juin 1841;
- 3° La ville libre de Brême, en vertu de la déclaration du 5 novembre 1835;
- 4° Le Brésil, en vertu du traité du 26 avril 1828;
- 5° Le royaume des Deux-Siciles, en vertu du traité perpétuel du 16 avril 1748;
- 6° L'Espagne, en vertu de la déclaration du 20 mars 1792, et du traité de paix du 14 août 1814;
- 7° Les États-Unis de l'Amérique du Nord, en vertu de la convention du 26 avril 1826;
- 8° La France, en vertu du traité du 23 août 1742 et de la convention provisoire et additionnelle de commerce et de navigation du 9 février 1842;
- 9° La Grande-Bretagne, en vertu de la convention de commerce du 26 juin 1824;
- 10° La ville libre de Hambourg, en vertu de la convention du 27 mai 1768;

(1) Le sel importé par des bâtiments suédois est toujours considéré comme non privilégié, tant à l'égard du droit d'entrée que par rapport au droit de tonnage.

- 11° Les États-Unis mexicains en vertu du traité du 19 juillet 1827;
- 12° La ville libre de Lubeck, en vertu de la déclaration du 14 octobre 1840;
- 13° Le grand-duché d'Oldenbourg, en vertu de la déclaration du 31 mai 1841;
- 14° Les Pays-Bas, en vertu du traité du 15 juin 1701 et de la déclaration du 10 juillet 1817;
- 15° Le Portugal, en vertu de la convention touchant le commerce du 26 septembre 1766;
- 16° La Prusse, en vertu du traité du 17 juin 1818;
- 17° La Russie, en vertu du traité du 8-19 octobre 1782, et de l'acte additionnel du 14 octobre 1831;
- 18° La Sardaigne, en vertu du traité de commerce et de navigation du 14 août 1843;
- 19° Les royaumes de Suède et de Norwège, en vertu du traité de commerce du 2 novembre 1826;
- 20° La république de Venezuela, en vertu du traité du 26 mars 1838.

Outre les nations précitées qui ont toutes conclu des traités avec le Danemark, les États du Pape ainsi que la Grèce ont été admis au nombre des nations favorisées par des décrets royaux datés respectivement du 14 juillet 1832 et du 21 juillet 1835.

ESPAGNE.

La généralité des marchandises énumérées au tarif des douanes, paie, lorsqu'elles sont importées sous pavillon étranger, une surtaxe de droits d'entrée de 33 p. c. en sus du droit d'entrée à payer lorsque l'importation a lieu sous pavillon national.

Cette surtaxe, pour un petit nombre d'articles, n'est que de 25 p. c.

Pour quelques articles, elle s'élève à 50 p. c.

Ne sont pas admis à jouir du bénéfice de pavillon, les bâtiments qui viennent chargés de fruits, denrées et effets, de Gibraltar, des ports situés entre les rivières de la Gironde inclusivement et de la Bidassoa, du Minho et de la Guadiana; des ports compris entre la limite d'Espagne et de France et Marseille inclusivement, et des ports appartenant à des puissances européennes sur la côte d'Afrique dans la Méditerranée.

Les denrées, marchandises et effets compris dans le tarif d'importation d'Amérique, sont distingués suivant leurs provenances, savoir :

- 1° Provenances des possessions espagnoles;
- 2° Provenances des anciennes possessions espagnoles;

3° Provenances des colonies et ports étrangers, y compris ceux qui, ayant été espagnols, appartiennent actuellement à des puissances étrangères.

Le pavillon étranger, employé au commerce d'importation d'Amérique, paie constamment, à titre de droits différentiels, le double de celui qui est fixé dans le tarif respectif pour le pavillon espagnol.

Les produits naturels et industriels des îles Philippines, ainsi que ceux de la Chine, permis par le tarif qui les concerne, ne sont admis dans les ports de la Péninsule et des îles adjacentes que sous le pavillon national.

Les denrées, marchandises et effets non spécifiés dans le tarif d'importation d'Amérique qui arrivent par bâtiments munis de registres délivrés par les douanes des possessions espagnoles dans cette partie du monde, constatant qu'ils sont produits naturels ou industriels de ces pays, paient 2 p. % sous pavillon national, et 4 p. % sous pavillon étranger, sur la valeur portée dans le tarif d'importation de l'étranger. Les articles qui n'y sont pas portés paient sur l'évaluation faite par les douanes.

Les bâtiments espagnols qui transportent des denrées, marchandises et effets, munis d'un registre délivré par les douanes des possessions espagnoles d'Amérique et d'Asie, à la destination des ports habilités de la Péninsule, peuvent continuer leur voyage pour des ports étrangers d'Europe ou transborder leurs chargements sur d'autres bâtiments espagnols avec la même destination, en payant la différence des droits qu'ils auraient dû acquitter dans les douanes des possessions espagnoles d'Amérique et d'Asie, s'ils les avaient exportés pour des pays étrangers. Ces mêmes denrées, marchandises et effets, transportés par des bâtiments espagnols et enregistrés à destination des ports habilités, peuvent aussi être transbordés sur des bâtiments étrangers et à destination de ports étrangers, en payant le droit différentiel mentionné à l'article précédent.

Les denrées, marchandises et effets provenant de ports étrangers d'Europe ou d'Asie, d'Afrique, et transportés d'Amérique avec d'autres objets provenant des possessions espagnoles, paient les droits du tarif d'entrée de l'étranger, même quand il serait constaté par les registres que les droits ont été payés dans ces possessions, et ils ne sont pas admis s'ils appartiennent à la catégorie des objets prohibés.

Pour jouir de la modération de droits établie par le tarif d'importation d'Amérique, le transport doit avoir été effectué en droiture.

On entend par provenance directe, que le bâtiment transporte seulement les denrées et productions du pays d'où il vient.

Lorsque cette circonstance ne se rencontre pas dans le chargement, celui-ci paie les droits indiqués aux articles respectifs du tarif d'importation de l'étranger.

Toute échelle volontaire dans un port étranger par un bâtiment venant des Philippines, à destination d'Espagne, dénationalise son chargement et le soumet, par ce seul fait, à payer les droits du tarif de l'étranger pour le pavillon étranger.

Les dispositions relatives au commerce d'Amérique et les droits de son tarif d'importation dans la Péninsule ne font pas obstacle aux traités et aux arrangements du Gouvernement avec ceux des Gouvernements des différents États, qui ont été possessions espagnoles, et qui n'ont pas été incorporés, de quelque manière que ce soit, à des puissances étrangères.

Les denrées, marchandises et effets soumis à des droits d'exportation paient, si l'exportation a lieu par mer, sous pavillon national, les droits portés au tarif; et si l'exportation a lieu sous pavillon étranger à destination de ports étrangers, ils subissent une augmentation d'un tiers sur les droits indiqués pour le pavillon national, sauf les exceptions portées au tarif.

Les denrées, marchandises et effets du royaume exportés d'un port habilité à destination des ports des possessions espagnoles d'outre-mer, sont traités comme s'ils étaient exportés pour un autre port de la Péninsule et des îles adjacentes.

Le commerce de cabotage, ou entre ports de la nation, ne peut se faire que par bâtiments de construction espagnole, appartenant à des Espagnols et montés par des Espagnols.

Est excepté le transport du charbon de terre indigène qui peut aussi être effectué sous pavillon étranger, pourvu que le chargement comprenne exclusivement cet article et aucun autre.

Il est interdit aux bateaux à vapeur étrangers de transporter des denrées, marchandises et effets, d'un port de la Péninsule et des îles adjacentes à un autre, à l'exception des bagages des passagers.

Il résulte donc de ce qui précède :

1° Que le régime des droits différentiels en vigueur en Espagne comprend des droits différentiels de *pavillon* et de *provenance* ;

2° Que le pavillon national est favorisé, tant à l'importation qu'à l'exportation, par des droits différentiels qui, pour l'importation, varient de 25 à 50 p. ‰, et qui, pour l'exportation, sont de 33 p. ‰ ;

3° Que le cabotage ou commerce côtier est exclusivement réservé à la navigation nationale.

ÉTATS ROMAINS.

Distinction dans la perception du droit d'ancre (1) perçu dans les ports pontificaux avec l'indication des puissances ou États étrangers avec lesquels existe une entière réciprocité, et des États avec lesquels, bien qu'une réciprocité parfaite n'existe pas, un traitement moyen a été adopté, alors que les navires pontificaux se sont trouvés chez ces derniers sur un pied très peu différent du traitement national.

DISTINCTION DE LA TAXE SUIVANT LE TONNAGE.			LISTE DES ÉTATS SOUMIS			Observations.
PREMIÈRE CLASSE.	DEUXIÈME CLASSE.	TROISIÈME CLASSE.	A LA 1 ^{re} TAXE.	A LA 2 ^e TAXE.	A LA 3 ^e TAXE.	
Pour les bâtiments sous pavillon pontifical, et les navires des États qui ont une convention de parfaite réciprocité.	Pour les navires des États qui n'ont pas de convention, mais traitent de fait les navires pontificaux sur un pied peu dissemblable des nationaux.	Pour les navires des États qui ne tombent pas sous les exceptions des deux classes précédentes.	Autrichiens. Danois. États-Unis d'Amérique. Anglais. Grecs. Prussiens. Belges. Sardes.	Toscans. Ioniens. Levanins. Luquesiens.	Tous ceux non désignés dans les deux classes précédentes.	4. La majoration de droit ou le droit différentiel pour les États avec lesquels il n'y a pas de réciprocité reste en vigueur aussi longtemps que les navires pontificaux n'y sont pas traités comme nationaux. B. Les navires nationaux et ceux des puissances admises au traitement national sont exemptés du paiement d'une nouvelle taxe, lorsqu'après avoir quitté un port pontifical, où ils ont payé le droit d'ancre, ils sont forcés d'y rentrer par mauvais temps ou avaries.
BAJOCCHI ROMAINS. CENTIMES FRANÇAIS. 3 16	BAJOCCHI ROMAINS. CENTIMES FRANÇAIS. 6 32	BAJOCCHI ROMAINS. CENTIMES FRANÇAIS. 12 64	Bâtimens			

(1) Il existe, en outre, des droits qu'on appelle *accessaires*. On désigne par ce mot un droit qui, dans certaines circonstances, peut être ajouté au droit principal d'ancre; mais c'est toujours un droit de même nature que ce dernier. Voici dans quels cas a lieu l'application du droit *accessaire*: En cas d'approches réitérées dans un même port pour cause d'intempéries, la congrégation sanitaire a décidé que les navires non admis au traitement national, bien qu'ils aient payé précédemment au départ le 5^e du droit d'ancre, sont tenus de payer de nouveau ce droit au 2^e départ, si leur rentrée au port a eu lieu 24 heures après leur sortie, bien qu'ils ne se soient livrés à aucune opération de commerce; si la rentrée a eu lieu, au contraire, dans les 24 heures, elle n'est pas considérée comme une nouvelle approche, mais comme un retour en arrière, et, dans ce cas, il n'y a lieu à aucun paiement, pourvu qu'il n'ait été fait aucune opération de commerce.

Une décision interprétative en date du 20 septembre 1843 considère comme opération de commerce l'embarquement et le débarquement des *passagers*. La même congrégation sanitaire a encore résolu qu'une fois le droit de refuge payé, comme il est dit ci-dessus, il ne doit plus être perçu de nouveau, quel que soit ensuite le nombre des approches consécutives pour cause d'intempéries, toujours à condition qu'il ne se fasse aucune opération de commerce.

ÉTATS-UNIS.

Il est ajouté une surtaxe de 10 p. % au montant des droits d'entrée sur toutes les marchandises importées par navires étrangers appartenant à des États où il existe, en faveur des navires nationaux, des distinctions non existantes aux États-Unis.

Une surtaxe spéciale également de 10 p. % est, en outre, ajoutée au montant des droits d'entrée sur les marchandises importées des lieux situés à l'est du cap de Bonne-Espérance par navires étrangers. (Tarif de 1842.)

Le tarif des États-Unis étant, en général, fort élevé, ces surtaxes constituent un encouragement très marqué pour le pavillon américain.

Un décret du 3 mars 1815 permet de supprimer toutes les surtaxes de douanes et de navigation sur les produits du sol et de l'industrie, et sur les navires de tous pays qui ne perçoivent aucun droit différentiel préjudiciable au commerce des États-Unis.

Un décret du 7 janvier 1824 statue que, moyennant réciprocité, l'assimilation au pavillon des États-Unis peut être accordée au pavillon d'un État étranger, mais seulement pour les produits du sol et de l'industrie de cet État, ou pour autant que ces produits soient habituellement embarqués d'un port ou d'une place de cet État, ou, en d'autres termes, qu'il soit leur voie naturelle d'écoulement au-dehors.

Toutefois, dans les traités qu'ils concluent, les États-Unis appliquent très largement le principe de la réciprocité. Ils étendent l'assimilation de pavillon aux produits entreposés aussi bien qu'à ceux du sol et de l'industrie du pays avec lequel ils contractent.

Les États-Unis réservent à leur navigation le cabotage, ou commerce de leurs côtes, qui, comme on sait, ont une immense étendue.

Toutefois, un bâtiment étranger peut aller d'un port des États-Unis à un autre sur lest. Ce même bâtiment, venant d'un port étranger, peut aller d'un port des États-Unis à un autre, et y transporter seulement les marchandises qu'il aura importées et qu'il n'aura pas déchargées. Enfin, ce bâtiment peut encore, après avoir pris une partie de son fret dans un port des États-Unis, aller dans un ou plusieurs autres ports pour y compléter son chargement; mais aucune partie de ce chargement ne peut être débarquée dans aucun autre port des États-Unis.

Les navires des États-Unis enregistrés, jouissent de la remise d'un tiers sur les droits de pilotage. Ils sont exempts du droit de tonnage, qui est de 1 dollar (fr. 5-40) par tonneau, sauf quand les officiers et les deux tiers au moins de l'équipage ne sont pas américains, auquel cas les navires sont soumis à un droit d'un demi-dollar.

FRANCE.

DENRÉES COLONIALES.

Les principales denrées, telles que les sucres *bruts et terrés*, le café, le thé, l'indigo, les bois exotiques, les cotons en laine ne peuvent, en général, arriver que par mer. (*Lois des 17 décembre 1814 et 28 avril 1816.*)

Le commerce des colonies françaises est réservé au pavillon français. Les productions de ces colonies sont reçues en France avec *modération* des droits d'entrée. Ces productions ne peuvent être importées que sur des navires de 60 tonneaux au moins (*loi du 27 juillet 1822*); celles de l'étranger sur des navires de 60 tonneaux au moins pour l'Océan, et de 40 tonneaux au moins pour la Méditerranée (*loi du 28 avril 1816*), le tout sauf quelques exceptions indiquées par le tarif de 1822, page 8.

PROVENANCES DES MARCHANDISES.

Le système du tarif français tend à avoir des provenances directes des lieux mêmes de production. Ainsi, si des marchandises d'Amérique ou propres aux contrées au-delà du cap de Bonne-Espérance, étaient importées en France après avoir été déposées dans les îles ou ports de la Méditerranée ou de la mer Noire, comme aux Açores, à Madère, etc., elles seraient traitées, pour les droits de douane, comme si elles provenaient des entrepôts d'Europe. C'est donc la nature de la marchandise qui détermine surtout l'application du tarif.

Les produits du Levant expédiés en droiture des pays d'extraction vers la France, sont traités comme provenant de pays hors d'Europe.

Voici pour le café et le coton en laine un exemple du régime des droits différentiels tel qu'il est appliqué en France :

DÉNOMINATION DES MARCHANDISES.		UNITÉS sur lesquelles portent les droits.	DROITS D'ENTRÉE	
			Par navires français.	Par navires étrangers et par terre.
Café	Des colonies françaises, au-delà du cap	100 kil.	50 fr.	—
	» en-deçà du cap	Id.	60	—
	De l'Inde et des établissements français de la côte occidentale d'Afrique.	Id.	78	105 fr.
	D'ailleurs hors d'Europe	Id.	95	105
	Des entrepôts.	Id.	100	105
Filaments (coton). En laine sans distinction d'espèce importé en droi- ture.	Des colonies françaises	Id.	5	—
	De Turquie	Id.	15	25
	D'Alger avec certificat d'origine	Id.	15	25
	De l'Inde	Id.	10	35
	Des autres pays hors d'Europe.	Id.	20	35
	Des entrepôts.	Id.	30	35

Ainsi, pour les deux articles ci-dessus, les différences ou avantages en faveur du pavillon national, comparativement au pavillon étranger, sont les suivants :

	Par tonneau.	Ad valorem (1).
Café de l'Inde, etc.	fr. 270	23 $\frac{1}{2}$ p. o/o.
D'ailleurs hors d'Europe	100	8 $\frac{1}{2}$ »
Des entrepôts	50	4 »
Coton de Turquie.	100	7 »
D'Alger	100	7 »
De l'Inde	250	18 $\frac{1}{2}$ »
Des autres pays	150	11 $\frac{1}{2}$ »
Des entrepôts	50	3 $\frac{1}{2}$ »

SURTAXE DE NAVIGATION (2).

Cette surtaxe est spécialement établie et graduée pour certaines marchandises *par les lois spéciales qui ont fixé le droit principal.*

Pour toutes les autres marchandises *tarifées au poids*, l'art. 2 de la loi du 27 mars 1817 veut que l'on ajoute à la taxe de tout ce qui s'importe autrement que par navire français, les surtaxes déterminées par la loi du 26 avril 1816, savoir : $\frac{1}{10}$ sur les premiers fr. 50, et $\frac{1}{20}$ sur le surplus jusqu'à fr. 300. Au-delà de cette somme il n'est rien ajouté.

Toutes ces règles ont été observées dans la rédaction du tarif (celui de 1822); ainsi on n'a rien à ajouter aux quotités de droits qu'il porte, si ce n'est le *décime* additionnel applicable, d'après une loi du 6 prairial an VII, prorogée par la loi du 28 avril 1816, aux droits de douane et de navigation de toute espèce.

Exemple d'application du droit avec surtaxe :

	Par navire français.	Par navire étranger.
a. Peaux brutes (les 100 kilog.).	1	1 10
b. Armes (les 100 kilog.).	400	417 50

Dans le premier cas *a*, le droit étant au-dessous de fr. 50, il n'y a qu'un dixième à ajouter pour surtaxe pour les premiers et seuls fr. 50; dans le deuxième cas *b*, il y a à ajouter $\frac{1}{20}$. Dans ce dernier cas, la surtaxe s'établit donc ainsi qu'il suit :

1° Sur les premiers fr. 50, $\frac{1}{10}$, soit	fr. 5 00
2° Sur le surplus jusqu'à fr. 300, $\frac{1}{20}$, soit sur fr. 250	12 50
Surtaxe totale	<u>17 50</u>

(1) En évaluant le prix moyen du café à fr. 115 les 100 kil.

(2) Ou différence de pavillon en *défaveur* du pavillon étranger.

Beaucoup d'articles, tels que les bestiaux, toiles et chevaux, paient le même droit par navires français que par navires étrangers.

Il en est de même pour les articles tarifés à la valeur et au nombre ou à la pièce.

DROITS DE NAVIGATION.

La France a également des droits *différentiels* de navigation. Les bâtiments étrangers y sont soumis à des droits de tonnage, d'expédition, etc., qui sont moindres ou absolument nuls pour les bâtiments nationaux. Ainsi, par exemple, les bâtiments étrangers paient un droit de tonnage de fr. 2-50 par tonneau en principal, dont sont exempts les navires français.

CABOTAGE.

Le cabotage ou commerce *côtier* est exclusivement réservé à la navigation française.

ROYAUME DE NAPLES.

L'Angleterre, la France et l'Espagne, en vertu des traités de 1816 et de 1817, jouissent de la diminution de 10 p. % sur les droits d'entrée des marchandises importées directement de chez elles.

Jusqu'à présent cet avantage n'a été accordé à aucune autre puissance.

Quant aux droits de navigation, ces trois puissances ne sont pas plus favorisées que les autres.

Le pavillon napolitain jouit de la même diminution de 10 p. % sur les droits d'entrée de toutes les provenances, de manière que, sous ce rapport, il a un avantage exclusif, même sur les trois puissances favorisées désignées ci-dessus.

Il jouit, en outre, exclusivement d'une diminution spéciale de 20 p. % sur les droits d'importation pour les voyages de la Baltique, et de 30 p. % sur ceux des Indes occidentales, ce qui fait en tout 30 p. % dans le premier cas, et 40 p. % dans le second. Cette dernière circonstance, en favorisant *extrêmement* le pavillon national, amène la conséquence que les nations, même favorisées, ne peuvent plus importer dans le royaume les sucres d'Amérique que les navires napolitains vont y chercher directement.

A l'exception des huiles et de quelques autres produits du pays, peu nombreux ou peu importants, les tarifs de douane ont rendu presque *libre* l'exportation pour laquelle les pavillons étrangers ne paient qu'un léger droit dont est exempt, cependant, le pavillon napolitain.

Le privilège important du pavillon napolitain, à l'exportation très considé-

rable des huiles , consiste dans le paiement seulement des $\frac{2}{3}$ de droit que paient toutes les autres nations favorisées ou non.

Ainsi, le droit de sortie des huiles pour le pavillon des Deux-Siciles est de 20 grana par stajo, et pour tout autre pavillon de 30 grana.

Enfin, pour ce qui est du droit de navigation, le tonnage par pavillon napolitain est de 4 grana par tonneau, tandis que tout pavillon étranger est soumis au droit de 40 grana (100 grana font un ducat : le ducat représente 4 francs 40 centimes).

Il n'y a jusqu'à présent d'autres traités que ceux mentionnés ci-dessus, de 1816 et 1817, publiés le 30 mars 1818.

PORTUGAL.

Avant la loi du 18 octobre 1841, le pavillon portugais jouissait exclusivement d'une réduction de 15 % sur les droits de douanes.

Cette loi a modifié ce régime en ce sens que ce droit différentiel est aboli par mesure de réciprocité internationale.

Les droits différentiels subsistent pour les pavillons des États qui n'admettent pas, sans distinction, le pavillon portugais.

Ceux-ci sont frappés d'une surtaxe de 20 % sur le montant des droits de douane. Les marchandises importées par navires qui n'appartiennent pas aux pays de provenance ont également à payer une surtaxe de 20 %. Les droits différentiels sont encore maintenus, mais seulement comme représailles à l'égard des États qui continueront à soumettre le pavillon portugais à des droits de même nature ; il sera fait en ce cas application de l'art. 8 du tarif de douanes en vigueur, ainsi conçu :

« Un ordre spécial du Gouvernement autorisera les douanes à percevoir un droit additionnel sur les articles importés des États étrangers, équivalant à la différence des droits que les mêmes États font entre leurs navires nationaux et les navires portugais ou entre les articles portugais à leur importation et les articles similaires d'autres provenances. »

Ainsi, par exemple, ce droit additionnel pour le pavillon belge sera de 10 p. % sur le montant des droits de douane. Nous payions autrefois 15 p. %.

Toutefois, le décret du 18 octobre 1841 est resté jusqu'à présent sans exécution, en ce qui concerne le maintien partiel des droits différentiels.

Un arrêté du ministre des finances a décidé que l'application de cette partie du décret serait suspendue jusqu'à ce que le Gouvernement portugais eût obtenu tous les renseignements propres à l'éclairer sur le traitement accordé au pavillon de Portugal par les différents États.

Ainsi les marchandises, importées directement par des bâtiments belges, dans un port portugais, ne sont pas soumises, quant à présent, à des droits différentiels.

Une loi portugaise, en date du 9 octobre de la même année, introduit une augmentation nouvelle des droits dans le tarif des douanes du Portugal, et il est fâcheux que cette augmentation tombe sur des articles qui intéressent notre commerce. Cette augmentation a été introduite comme une mesure fiscale nécessitée par la position financière du pays.

Outre les droits différentiels de douanes il existe aussi, en Portugal, des droits différentiels de navigation.

Ainsi, aux termes d'un décret du 14 novembre 1836, les navires étrangers sortant des ports du royaume, acquittent un droit de 500 reis (fr. 3-12) par tonneau de jauge portugais.

Les navires étrangers qui sortent des ports du royaume, avec une cargaison composée en totalité de produits du sol ou de l'industrie portugaise, ou même de produits étrangers, déjà expédiés en douane pour la consommation, paient un droit de 300 reis (fr. 1-87), par tonneau de jauge portugais.

Ce droit est de 200 reis (fr. 1-25) par tonneau, lorsque lesdits navires sont entrés sur lest.

Les navires étrangers qui, après le paiement du droit de 500 reis, sortent sur lest et en droiture pour un des ports du royaume, et y prennent cargaison entière des produits susmentionnés, reçoivent, de la douane de ce port, *moitié* desdits droits, sur présentation d'un certificat attestant qu'ils les ont déjà acquittés dans la première douane.

Les navires portugais naviguant à destination des ports étrangers, et qui se trouvent dans les cas ci-dessus spécifiés, acquittent *moitié* des droits imposés dans chacun de ces cas.

Les navires portugais faisant le cabotage des différents ports nationaux, paient un droit de 300 reis (fr. 1-87) par tonneau de jauge portugais à leur premier voyage de chaque année.

Les navires portugais employés à la pêche sont exempts de tous les droits précités.

PRUSSE.

Par un arrêté du 20 juin 1822, le Gouvernement prussien a établi les dispositions suivantes :

» Il sera introduit dans tous les ports prussiens une augmentation des droits de ports actuellement existants sur les navires étrangers entrant ou sortant avec chargement.

» Toutefois cette surtaxe ne s'appliquera pas :

» a. Aux navires des nations avec lesquelles la Prusse a conclu des traités pour faire recevoir ses navires et leur chargement sur le pied des nationaux ou des nations les plus favorisées, et cela sous les conditions établies.

» *b.* Aux navires des États qui, pour d'autres causes, traitent de leur côté
 » les navires prussiens et leur chargement sur le pied des nationaux. »

La même ordonnance détermine les droits fort élevés qui atteignent les navires qui ne sont pas *favorisés*.

La Prusse réserve le *cabotage* de port à port à ses navires.

Son système commercial maritime se résume, à peu de chose près, dans ce qui précède.

En exécution de l'arrêté de 1822, elle soumet dans ses ports le pavillon belge à des surtaxes très fortes comparativement au pavillon prussien ou à ceux des nations favorisées.

On citera, par exemple, le régime appliqué dans le port de Dantzig. Voici la somme respective des frais pour ces divers pavillons.

NAVIRE BELGE				NAVIRE PRUSSIEŒ OU FAVORISÉ			
ENTRANT CHARGÉ ET SORTANT CHARGÉ.		ENTRANT CHARGÉ ET SORTANT SUR LEST.		ENTRANT CHARGÉ ET SORTANT CHARGÉ.		ENTRANT CHARGÉ ET SORTANT SUR LEST, OU ENTRANT SUR LEST ET SORTANT CHARGÉ.	
MONNAIE DE PRUSSE.	MONNAIE DE BELGIQUE.	MONNAIE DE PRUSSE.	MONNAIE DE BELGIQUE.	MONNAIE DE PRUSSE.	MONNAIE DE BELGIQUE.	MONNAIE DE PRUSSE.	MONNAIE DE BELGIQUE.
Th. S.	Fr. C.	Th. S.	Fr. C.	Th. S.	Fr. C.	Th. S.	Fr. C.
475 1	1,781 37	368 16	1,382 00	132 2 6	499 06	126 27 6	475 93

SARDAIGNE.

Il y a des droits différentiels dans les États sardes, en faveur de leur pavillon, comparativement au pavillon étranger, favorisé ou non, pour les produits tels que : *blés, maïs, orge, fèves, haricots*, etc., et pour les liquides tels que : *vins, huiles, esprits*, etc. Lorsque ces produits sont pris au lieu de production même, par des navires sardes, porteurs de certificats d'origine, délivrés par les consuls, ils jouissent de la déduction *d'un tiers* sur les droits établis, sans que cette faveur s'étende à aucune nation étrangère ayant ou non des traités de commerce ou de navigation avec la Sardaigne.

Les importations des produits de l'île de Sardaigne dans les États sardes du continent, jouissent de 50 p. % de déduction sur les droits établis, lorsque ces importations sont faites par des navires sardes; le tout comme pour les produits étrangers ci-dessus.

La Sardaigne a des traités ou des conventions avec presque toutes les nations; de 1839 à 1843, elle a conclu avec la Grèce, la Belgique, la Saxe, les États-Unis, la Toscane, les Deux-Siciles, l'empire Ottoman, la Suède et la Norvège, la France, le grand-duché de Hesse, l'Autriche, Lucques, l'Angleterre, les Pays-Bas, l'Uruguay, la Romagne.

Voici le relevé des droits différentiels en vigueur dans le royaume de Sardaigne (*) :

MARCHANDISES.	QUANTITÉ SUR LAQUELLE PORTENT LES DROITS.	SOUS PAVILLON	SOUS PAVILLON
		SARDE.	ÉTRANGER.
Importations.			
		L. anc.	Francs.
Blé	100 kilog.	6 00	9 00
Châtaignes blanches, fraîches ou biscottes.	Id.	2 40	3 60
Farine de châtaignes.	Id.	3 60	5 40
Id. de froment	Id.	6 00	9 00
Grenailles ou criblures.	Id.	4 00	6 00
Menus grains et légumes.	Id.	1 25	1 87
Orge mondé	Id.	16 00	24 00
Pain et biscuit.	Id.	12 00	18 00
Pâté de froment	Id.	16 00	24 00
Pommes de terre.	Id.	» 30	» 45
Riz et rison	Id.	6 00	9 00
Sagou, scocos, semoul et tapioca	Id.	16 00	24 00
Eau-de-vie simple de tout degré et rhum	Bunte ou 50 litres.	25 00	37 50
Id. composée ou liqueurs en général, en futailles	Le litre.	1 00	1 50
Eau-de-vie composée ou liqueurs en général, en bouteilles.	La bouteille.	1 20	1 80
Vin commun	Bunte ou 50 litres.	8 00	12 00
Id. fin, en futailles.	Id.	20 00	30 00
Id., en bouteilles.	La bouteille.	» 50	» 75
Huile d'olive.	100 kilog.	20 00	30 00
Exportations.			
Huile d'olive.	100 kilog.	» 33 $\frac{1}{3}$	» 50
Riz	Id.	» 05	3 35

(*) Ce relevé est emprunté aux documents de l'enquête parlementaire. (*Rapport de M. de Foere, pag. 40.*)

SUÈDE ET NORWÈGE.

Tout bâtiment construit ou dûment nationalisé en Suède et dont le propriétaire est sujet suédois, jouit du privilège accordé à la navigation au long cours sous pavillon suédois, tant à l'entrée qu'à la sortie, c'est-à-dire que les droits fixés par le tarif des douanes sont, sans distinction, applicables aux marchandises de toute espèce importées ou exportées par ces bâtiments, soit qu'elles viennent directement des lieux de production, soit qu'elles aient été chargées ailleurs, le tout en tenant compte de la diminution de droits accordée au commerce de certaines places.

Pour toutes les marchandises importées ou exportées sous pavillon étranger, ces droits sont augmentés à l'entrée de 40 p. ‰, à la sortie de 50 p. ‰, sauf les cas de réciprocité résultant des conventions particulières avec les puissances étrangères.

Les droits sur le bâtiment sont de 12 skillings de banque (environ 52 c^{ts}) pour les navires suédois, et de 36 skillings (fr. 1-56) pour les navires étrangers (si à cet égard il n'y a pas de conventions particulières), par last de Suède (2,000 kil.) et se paient pour chaque voyage, tant à l'entrée qu'à la sortie. Toutefois, si, dans le cours d'une année, un bâtiment suédois ou un étranger jouissant du même privilège, fait plusieurs voyages entre la Suède et d'autres pays, ces droits ne se paient à la sortie que pour le premier voyage et à l'entrée que quand le bâtiment est chargé.

Les bâtiments suédois au long cours jouissent de la diminution ci-après sur les droits à payer au fonds de commerce et de navigation (1) :

15 p. ‰ pour les produits naturels ou fabriqués directement importés des pays situés sur la terre ferme de l'Amérique, au nord du 25^{me} degré de latitude nord, ou des colonies étrangères dans les Indes occidentales; ainsi que pour les produits naturels ou fabriqués de la Suède, directement exportés aux colonies étrangères des Indes occidentales; 25 p. ‰ pour les produits et fabrications suédois, directement exportés à l'île de Saint-Barthélemy, aux ports situés sur la côte occidentale de la terre ferme de l'Amérique, au sud du 25^e degré de latitude nord, et au cap de Bonne-Espérance, ainsi que pour l'importation directe en Suède des produits de ces pays; 33 $\frac{1}{3}$ p. ‰ pour les produits et fabrications suédois directement exportés aux ports situés de l'autre côté du cap de Bonne-Espérance, et aux ports qui se trouvent au-delà du cap Horn; ainsi que pour les produits naturels et fabriqués de ces contrées, directement importés en Suède, et pour lesquels le tarif n'a pas de prescription particulière, comme en ce qui concerne les produits des Indes orientales. La base de tous

(1) Ci-devant droits de convoi; ils se perçoivent conjointement avec les droits de douane, aux termes de l'ordonnance royale du 19 juin 1835.

les traités de commerce et de navigation que conclut la Suède repose sur la réciprocité ; à ce prix, elle accorde l'assimilation des bâtiments étrangers à ses bâtiments nationaux. Presque toutes les puissances de l'Europe, à l'exception de la France, de l'Espagne et de Naples, ont des traités de réciprocité avec la Suède et la Norwège, ou, en l'absence de traités formels, de simples déclarations, en vertu desquelles l'on s'accorde de part et d'autre, le traitement sur le pied des nationaux. La Suède ne met de restriction à ce système que lorsqu'il en existe déjà de la part de la puissance avec laquelle elle traite.



TABLE DES MATIÈRES.

Régime déjà en vigueur en Belgique	1
Législation et droit public des pays étrangers	4
Pays-Bas	<i>ib.</i>
Traité de commerce du 21 janvier 1839, entre les Pays-Bas, d'une part, et la Prusse, la Bavière, la Saxe, le Wurtemberg, Bade, la Hesse-Électorale, le grand-duché de Hesse, les États de l'union douanière et commerciale de Thuringue, le Nassau et la ville de Francfort, d'autre part. (<i>Non renouvelé.</i>)	7
Traité de commerce et de navigation, conclu le 25 juillet 1840, entre la France et les Pays-Bas. (<i>En vigueur.</i>)	11
Traité de commerce et d'échange conclu entre les Pays-Bas et la Grande-Bretagne, le 17 mars 1824.	17
Traité de commerce et de navigation, du 27 octobre 1837, entre les Pays-Bas et la Grande-Bretagne	21
Résumé du régime des droits différentiels en vigueur dans les pays étrangers.	25
Angleterre	<i>ib.</i>
Danemark	27
Espagne	29
États romains	32
États-Unis	33
France	34
Royaume de Naples	36
Portugal	37
Prusse.	38
Sardaigne	39
Suède et Norwége	41
