

**Chambre des Représentants.**

---

SÉANCE DU 14 NOVEMBRE 1845.

---

*PROJET DE LOI tendant à proroger la loi du 18 juin 1842, qui autorise le Gouvernement à modifier le régime d'importation en transit direct et en transit par entrepôt.*

---

**EXPOSÉ DES MOTIFS**

---

MESSIEURS,

La loi du 51 décembre 1844 a prorogé d'un an les effets de celle du 18 juin 1842, qui autorise le Gouvernement à modifier le régime d'importation en transit direct et par entrepôt. Avant l'expiration de ce terme, des mesures doivent être prises pour conserver au commerce les facilités dont il jouit depuis plusieurs années, et qui ont été successivement étendues par des dispositions nouvelles.

Sous l'empire de la loi du 26 août 1822, la faculté d'expédier des marchandises en transit était subordonnée au paiement d'un droit parfois assez élevé et toujours distinct pour chaque article de commerce. Une déclaration détaillée au bureau d'importation était exigée, et les marchandises étaient ensuite vérifiées tant à l'entrée qu'à la sortie. Le transit de plusieurs d'entre elles était prohibé. Ces prohibitions, le paiement du droit de transit et l'accomplissement de formalités rigoureuses constituaient un système très restrictif sous l'influence duquel ce genre d'affaires aurait déperî d'autant plus rapidement, que d'autres pays étaient entrés dans une voie beaucoup plus libérale.

La loi du 18 juin 1836 vint modifier, sur plusieurs points, celle du 26 août 1822. Elle leva la plupart des prohibitions et remplaça les droits de transit par un

droit de balance, en maintenant seulement quelques droits spéciaux ; mais elle laissa subsister, dans toute sa rigueur, l'obligation, pour le commerce, de déclarer les marchandises au bureau-frontière, et, pour les employés, d'en vérifier la conformité à l'entrée et à la sortie. Une expérience de plusieurs années avait démontré, en effet, que, pour les transports qui s'effectuent par eau ou par les routes ordinaires, ces formalités sont indispensables pour déjouer les manœuvres de la fraude.

Telle était la condition du transit lorsque furent ouvertes les lignes du railway national vers la France et vers la Prusse. L'exploitation de ces voies si favorables au développement du transit, étant réservée à l'État, l'on a pu adoucir le régime de la loi de 1856 et se départir des mesures de précaution exigées jusqu'alors, afin d'empêcher l'enlèvement clandestin ou la substitution des objets en cours de transit ; l'on a pu dispenser les colis expédiés en *transit direct* par le chemin de fer, de la visite à l'entrée et à la sortie ; plus tard ils furent même affranchis de tout droit. Les arrêtés royaux qui ont réglé cette matière jusqu'à la fin de 1844, ont été communiqués à la Chambre, le 7 février 1845 et le 7 novembre 1844. (Documents parlementaires, n<sup>os</sup> 106 et 20.)

Le régime de transit, établi par ces dispositions, paraissait satisfaire aux besoins du commerce, à l'intérêt du service de surveillance et à celui de l'exploitation du chemin de fer. Aussi la section centrale avait-elle pensé que le temps était venu de formuler un projet de loi définitive. Les États voisins ayant depuis lors modifié aussi leur législation sur le transit, le Gouvernement, préoccupé du désir de conserver les avantages que le pays avait obtenus, a senti la nécessité d'adopter des mesures de plus en plus libérales et protectrices. C'est ainsi que l'on a été amené à prendre les arrêtés royaux du 26 décembre 1844, du 5 février et du 23 juin 1845 qui ont étendu la dispense de visite accordée par l'art. 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 20 août 1842, pour les colis expédiés en transit par le chemin de fer et qui ont réduit au simple montant des droits d'importation le cautionnement exigé par l'art. 8 de la loi du 18 juin 1856 sur le transit. Ces mesures complétaient le régime du transit direct, mais il restait un point important à régler, le transit des marchandises par entrepôt.

Le projet de loi sur les entrepôts, soumis à vos délibérations, était en partie destiné à combler cette lacune ; mais comme il n'a pu être discuté jusqu'à présent, et que les intérêts du commerce, autant que ceux de l'exploitation du chemin de fer, réclamaient une mesure immédiate, le Gouvernement crut devoir prendre l'arrêté royal du 5 juin dernier. Il exempte les marchandises de la déclaration et de la visite détaillée aux premiers bureaux d'entrée, de sorte qu'elles peuvent arriver directement à l'entrepôt de destination sans avoir subi aucune formalité de douane, mais aussi sans avoir cessé un seul instant d'être surveillées par les employés du service spécial qui a été organisé. Le système adopté est sans précédent dans aucun pays ; bien que l'essai qui en a été fait

n'ait pas encore donné lieu à des abus, il serait imprudent de se prononcer d'une manière définitive sur les résultats que l'on doit en attendre, et sur les garanties qu'il présente; une plus longue expérience est nécessaire. Le projet de loi sur les entrepôts a d'ailleurs une corrélation intime avec le régime général de transit; il est permis d'espérer que la discussion de ce projet pourra avoir lieu pendant la session actuelle, et que des propositions définitives pourront ensuite vous être faites pour régler par la loi tout ce qui concerne le transit.

Ces motifs nous portent à vous demander une nouvelle prorogation des pouvoirs accordés au Gouvernement.

Les arrêtés pris depuis une année, sont joints au projet que nous avons l'honneur de vous présenter.

*Le Ministre des Finances,*

**J. MALOU.**

---

## PROJET DE LOI.

---

eopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

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

### ARTICLE UNIQUE.

Le terme de la loi du 18 juin 1842 (*Bulletin officiel*, n° 400), qui autorise le Gouvernement à modifier le régime d'importation en transit direct et en transit par entrepôt, est prorogé jusqu'au 31 décembre 1846.

Donné à Laeken, le 13 novembre 1845.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Finances,*

J. MALOU.

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

A. DECHAMPS.

## ANNEXES.

---

### DOUANES.

N° 19556. — *Modifications au régime de transit en vigueur.*

Paris, le 26 décembre 1844.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi du 18 juin 1842 (*Bull. off.*, n° 45), prorogée par celle du 28 mars 1845 (*Bull. off.*, n° 19);

Sur la proposition de notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

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

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Finances,*

MERCIER.

---

N° 20229. — *Cautionnement en cas de transit.*

Laeken, le 5 février 1845.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi du 18 juin 1842 (*Bull. off.*, n° LI) successivement prorogée par celles du 28 mars 1845 et du 31 décembre 1844 (*Bull. off.*, n° 19 et 65), donnant au Gouvernement le pouvoir d'apporter au régime d'importation et de transport des marchandises en transit

direct ou en transit par entrepôt, telles modifications qu'il jugera favorables au commerce et compatibles avec les intérêts du trésor et de l'industrie ;

Revu notre arrêté du 23 mars 1844 (*Bull. off.*, n° 15, 1<sup>re</sup> partie) dont l'art. 1<sup>er</sup> est ainsi conçu : « En cas de transit direct de marchandises de douane par les chemins de fer de l'État, conformément à nos arrêtés des 20 août 1842 et 14 octobre 1843 (*Bull. off.*, n° 75 et 83), les receveurs de douane pourront réduire les cautionnements prescrits par l'art. 8 de la loi du 18 juin 1836, au simple montant des droits d'importation, lorsque ces droits et leur décuple pour amende excéderont ensemble une somme de deux cent mille francs ; »

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

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

Sur la proposition de notre Ministre des Finances ,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1<sup>er</sup>. — Le maximum du cautionnement fixé à deux cent mille francs par la finale de l'art. 1<sup>er</sup> de notre arrêté cité plus haut du 23 mars 1844, est réduit à cinquante mille francs.

ART. 2. — Il n'est rien changé aux autres dispositions dudit arrêté.

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

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

---

N° 27106. — Régime spécial de douane pour les colis importés par le chemin de fer de l'État, en transit direct ou sur certains entrepôts, et exemptés de déclaration et de vérification aux bureaux frontières.

Bruxelles, le 3 juin 1845.

MESSIEURS LES DIRECTEURS,

En terminant la circulaire du 31 octobre 1842, R. 1009, le Département des Finances annonçait l'intention d'examiner si l'on pourrait plus tard exempter de la déclaration et de la visite détaillée aux premiers bureaux d'entrée, les marchandises importées par le chemin de fer, à la destination des entrepôts situés à l'intérieur. Depuis lors, la question a été mûrie, et le Gouvernement a reconnu la possibilité de la résoudre d'une manière conforme aux intérêts du commerce.

C'est pour réaliser cette pensée, que l'arrêté royal de ce jour, dont copie fait suite à la présente, a été conçu. Le système qu'il établit, est fondé sur cette fiction que les bureaux de douane établis dans les stations à désigner ultérieurement, seront considérés comme premiers bureaux de déclaration et de vérification à l'entrée, pour les colis expédiés sur les entrepôts ouverts dans ces localités. La mission des fonctionnaires des douanes à la frontière

doit, dès lors, consister principalement à prendre les mesures de précaution nécessaires pour que les marchandises arrivent intactes à ces bureaux. Dans ce but, la douane est saisie de la surveillance des colis à leur arrivée sur le territoire du royaume, et elle la continue sans désenquêter jusqu'au moment où ils sont déposés dans les magasins de l'Administration. Cette marche est simple et ne peut présenter aucune difficulté dans la pratique; cependant, les explications qui suivent, m'ont paru utiles pour en assurer l'exécution régulière et uniforme.

ART. 1<sup>er</sup> DE L'ARRÊTÉ. — § 1<sup>er</sup>. Une première remarque à faire, c'est que, sauf les modifications que je vais indiquer, l'arrêté de ce jour maintient les dispositions de ceux du 20 août 1842, R. 990, et du 29 octobre 1842, R. 1009, réglant d'une manière générale les formalités à observer pour le transport des marchandises par le railway.

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

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

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

L'Administration conserve son droit de vérification en cas de suspicion de fraude, afin que les employés puissent veiller efficacement à ce qu'au moyen de nouvelles facilités accordées au commerce, on n'élude ni les droits spéciaux de transit maintenus pour les ardoises et les charbons de terre par l'art. 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 25 septembre 1845, R. 1106, ni la prohibition de transit établie pour certaines marchandises par l'état littéra B, annexé à la loi du 18 juin 1856, R. 471.

Comme l'art. 5 de l'arrêté royal du 15 août 1842, R. 987, prohibe la sortie en transit vers la France, des fils et tissus de lin ou de chanvre, les employés devront *toujours* procéder à la visite des colis expédiés à cette destination, afin d'assurer l'effet de cette prohibition.

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

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

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

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

ART. 3 et 4. — § 5. Il est expressément défendu aux employés des douanes d'admettre, au régime créé par cet arrêté, les marchandises pour lesquelles l'une ou l'autre des conditions prescrites n'aurait pas été remplie.

ART. 5. — § 4. L'examen des feuilles de route, dont est chargé le receveur du bureau d'entrée, consiste principalement à vérifier si elles contiennent les renseignements voulus par l'art. 7 de l'arrêté royal du 29 octobre 1842, R. 1009, et si, parmi les marchandises désignées dans ces feuilles, il n'en est point dont le transit est prohibé.

Pour les marchandises en destination d'entrepôt, on peut se contenter des indications générales prescrites par cette disposition, le commerce étant tenu d'en faire la déclaration

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ART. 9. — § 8. Le transport des marchandises admises au bénéfice de l'arrêt de ce jour doit, autant que possible, avoir lieu chaque jour par le premier convoi. Néanmoins, on ne refusera pas l'expédition par d'autres convois, lorsque cette facilité sera reconnue nécessaire par les chefs locaux de la douane et de l'administration du chemin de fer, soit dans l'intérêt du commerce, soit dans celui de l'exploitation du chemin de fer.

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

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

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

Immédiatement après la confrontation du nombre et des marques des colis, les marchandises seront inscrites au registre n° 4 (*Douanes*). Il sera tenu par l'entreposeur qui se conformera aux §§ 11, 12, 13 et 14 de la circulaire R. 1009. Ce registre remplace, dans les succursales, le registre n° 2 (*Entrepôts*). Les chefs locaux s'assureront chaque jour que la transcription des feuilles de route ne souffre aucun retard.

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

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

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

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

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

ART. 3. — § 12. La défense de renoncer au transit, que porte l'art. 13, est absolue; cette renonciation ne pourra être admise sous aucun prétexte, ni en cours de transport, ni dans la succursale, ni en entrepôt.

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

Dorénavant, des postes intermédiaires seront établis dans les principaux lieux de passage

et à des distances assez rapprochées pour que les employés puissent, en général, rentrer à leur résidence dans la journée. Des instructions particulières seront données incessamment, pour cette partie du service.

*Le Ministre des Finances,*

MERCUR.

---

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

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

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

Vu la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38) et la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 52);

Revu nos arrêtés des 20 août 1842 (*Bulletin officiel*, n° 75); 29 octobre 1842 (*Bulletin officiel*, n° 94); 1<sup>er</sup> juin 1843 (*Bulletin officiel*, n° 406); 25 septembre 1843 (*Bulletin officiel*, n° 726); 14 octobre 1843 (*Bulletin officiel*, n° 729); 25 mars 1844 (*Bulletin officiel*, n° 15), et 5 février 1845 (*Bulletin officiel*, n° 7), portant création de bureaux de douanes sur les chemins de fer, et déterminant les formalités à y remplir;

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

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

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

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

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

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

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

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

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

ART. 4.—§ 1<sup>er</sup>. Lors de l'arrivée au premier bureau d'entrée (Quiévrain, Mouseron ou Welkenraedt) d'un convoi venant de l'étranger, le chef de convoi remettra au receveur

des douanes, avec les feuilles de route prescrites par l'art. 7 de notre arrêté du 29 octobre 1842 (*Bulletin officiel*, n° 94), un double des lettres de voiture.

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

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

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

ART. 5. — § 1<sup>er</sup>. Après avoir examiné les feuilles de route et les lettres de voiture, le receveur délivrera :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 2. Les expéditions par d'autres convois ne seront admises qu'en cas de nécessité, soit dans l'intérêt du commerce, soit dans celui du chemin de fer. Les marchandises qui ne

pourraient arriver le même jour au lieu de la destination devront passer la nuit dans l'une des stations de Bruxelles, Malines, Liège ou Gand.

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

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

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

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

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

§ 2. Tout colis ou paquet qui n'aura pas été inscrit sur la feuille de route, est réputé importé en fraude, et sera saisi en conformité de la loi et de l'art. 8 de notre arrêté du 29 octobre 1842 (*Bull. off.*, n° 94).

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

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

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

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

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

ART. 13. — Les marchandises expédiées en transit direct devront être exportées ou embarquées immédiatement après leur arrivée au bureau de sortie ou au port d'embarquement; à défaut de quoi, elles seront déposées dans l'entrepôt public, en vertu de l'art. 16 de la loi du 18 juin 1836 (*Bull. off.*, n° 52).

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

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

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

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

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

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Finances,*

MERCIER.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

A. DECHAMPS.

N° 27396. — *Règlement pour le service d'escorte des marchandises transportées par le chemin de fer de l'État, en transit direct, ou sur entrepôt.*

Bruxelles, le 18 juin 1843.

LE MINISTRE DES FINANCES,

Voulant régler le service d'escorte des marchandises transportées par le chemin de fer de l'État, soit en transit direct, soit sur entrepôt, conformément aux arrêtés royaux du 20 août 1842, R. 990, et du 5 juin 1843, R. 1260;

Le directeur de l'administration des contributions directes, cadastre, douanes et accises, entendu,

DÉCIDE :

ART. 1<sup>er</sup>. — Tous les colis exemptés de la visite ou de la déclaration et de la vérification au bureau frontière, seront escortés, d'étape à étape, jusqu'au lieu de destination par des employés des douanes.

Les étapes, au nombre de quatre, sont établies dans les stations de Bruxelles, Malines, Liège et Gand.

ART. 2. — L'escorte s'opère en vertu d'un document n° 18 (*Douanes*), qui indiquera, séparément, le nombre et le numéro des waggons pour chaque destination; il sera renouvelé dans les lieux d'étape dénommés à l'art. 1<sup>er</sup>.

Un seul ordre d'escorte est délivré pour chaque convoi; néanmoins il en est formé un distinct :

1° A Malines, pour les transports expédiés à			{ Bruxelles.
			{ Anvers.
			{ Gand.
			{ Liège.
2° A Bruxelles,	id.	id.	{ Mons.
			{ Quiévrain.
3° A Quiévrain,	id.	id.	{ Mons.
			{ Bruxelles.
4° A Gand,	id.	id.	{ Courtrai.
			{ Ostende.

Tout ordre d'escorte délivré en remplacement d'un autre, rappellera la date, le numéro et le lieu de la délivrance de celui-ci.

L'ordre d'escorte et son duplicata sont remis, sans pouvoir être détachés l'un de l'autre, aux employés y désignés.

ART. 3. — L'escorte se fait par deux employés des douanes revêtus de leur uniforme.

Avant de se mettre en route ils font viser l'ordre d'escorte par le chef de station, et ils munissent d'un écriteau portant le mot *Douanes*, les waggons renfermant les marchandises à escorter.

ART. 4. — Les employés d'escorte exercent une surveillance active sur les marchandises confiées à leur garde, et se placent à cet effet, autant que possible, dans la dernière voiture du convoi.

A chaque halte, soit en route, soit dans une station intermédiaire, ils descendent de voiture pour s'assurer qu'aucun waggon n'a été séparé du train. Lorsque la durée du temps d'arrêt le permet, ils s'assurent également du bon état des cadenas ou des plombs apposés sur les waggons.

ART. 5. — En cas de retard ou d'interruption dans le transport, ils en font connaître la cause et la durée par un certificat à inscrire sur l'ordre d'escorte.

ART. 6. — La rupture des cadenas ou des plombs et les accidents de force majeure sont constatés par procès-verbal d'ordre, à dresser par les employés d'escorte, conformément au § 7 de l'instruction du 5 juin 1845, R. 1260. Cet acte est remis avec la feuille de route.

ART. 7. — Il est strictement défendu aux employés d'escorte de s'éloigner du convoi, excepté pour prendre leurs repas et seulement pendant le temps à ce rigoureusement nécessaire. Dans ce cas, ils ne s'absentent jamais tous deux à la fois.

Toute infraction à cette règle sera sévèrement punie.

ART. 8. — Lorsqu'au passage des plans inclinés à Ans, un convoi devra être scindé, chaque transport sera accompagné par un employé ; sauf cette exception, aucun waggon ne peut être séparé du train dont il fait partie.

ART. 9. — A leur arrivée dans la station d'étape, les employés remettront au chef du service des douanes, l'ordre d'escorte avec son duplicata, ainsi que le paquet de documents dont ils sont porteurs.

Ce fonctionnaire décharge l'ordre d'escorte, le détache du duplicata et le remet aux employés, qui sont tenus de le représenter au bureau de la délivrance pour être rattaché à la souche du registre ; quant au duplicata, il le décharge et l'envoie au receveur du lieu de la destination des marchandises, pour être annexé aux documents qui les ont accompagnées.

ART. 10. — Les employés ne cessent leur surveillance qu'après avoir été remplacés, et y avoir été autorisés par le certificat apposé au dos de l'ordre d'escorte par le chef des douanes dans la station d'étape, lequel leur désigne en même temps le convoi par lequel ils doivent retourner à leur poste.

En cas d'insuffisance momentanée de personnel, ils sont tenus de continuer l'escorte sur l'ordre de ce fonctionnaire.

ART. 11. — Les employés qui reprennent l'escorte s'assurent de la conformité du nombre et des numéros des waggons, ainsi que du bon état des cadenas ou des plombs.

ART. 12. — Tout convoi qui ne peut arriver le même jour au lieu de sa destination, doit passer la nuit sous la surveillance des employés des douanes dans un des lieux d'étape dénommés à l'art. 1<sup>er</sup>, ou dans l'une des stations de Verviers ou de Courtrai.

Le chef du service des douanes dans les lieux d'étape et celui de la station de destination constateront, sur l'ordre d'escorte, le jour et l'heure de l'arrivée du convoi.

ART. 13. — A l'arrivée du convoi à sa destination, les employés d'escorte seront tenus de se conformer aux prescriptions de l'art. 9 concernant les stations d'étape.

ART. 14. — Les employés d'escorte qui seront obligés de découcher jouiront, chacun, à charge du trésor, d'une indemnité de fr. 2 par séjour ; ceux qui rentreront le même jour à leur poste n'auront droit à aucune indemnité.

Le directeur de l'administration des contributions directes, cadastre, douanes et accises, est chargé de l'exécution du présent règlement.

*Le Ministre des Finances,*

MERCIER.