



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>

given by
Friends
of the
Stanford
Law Library

LMR
LYN
CGc

CORPS DE DROIT OTTOMAN

Recueil des Codes, Lois, Règlements, Ordonnances et Actes les
plus importants du Droit Intérieur, et d'Études sur le
Droit Coutumier de l'Empire Ottoman

PAR

GEORGE YOUNG

2^{ME} SECRÉTAIRE DE L'AMBASSADE D'ANGLETERRE

VOL. III

OXFORD
AT THE CLARENDON PRESS
1905

HENRY FROWDE, M.A.
PUBLISHER TO THE UNIVERSITY OF OXFORD
LONDON, EDINBURGH
NEW YORK AND TORONTO

TABLE DES MATIÈRES

VOL. III [TITRES XLI A LIV]

DROIT EXTÉRIEUR

TITRES XLI ET XLII

PAGE

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES [XLI] ; organisation; <i>notice</i> . Consulats Ottomans; <i>règlement, tarif et instructions</i> (3*)	40
CÉRÉMONIAL [XLII] — diplomatique et consulaire; <i>notice et instructions</i> (**) — maritime; <i>instructions, etc.</i> (**)	45

DROIT MARITIME

TITRES XLIII A XLVIII

DÉTROITS [XLIII] et navires de guerre étrangers; <i>étude et textes</i> 6. Stationnaires étrangers; <i>notice</i> . Flotte volontaire russe; <i>notice et document</i> (**). Yachts anglais; <i>document</i> (**)	61
MARINE MARCHANDE ÉTRANGÈRE [XLIV] . Cabotage; <i>notice</i> . Navigation intérieure; <i>notice</i> . La Mer Noire et les Détroits; <i>études</i> . Formalités de passage—jusqu'en 1871; <i>historique</i> —pendant la nuit; <i>notice et textes</i> 6 (4**)	85
MARINE MARCHANDE OTTOMANE [XLV] ; son développement; <i>règlement et instructions</i> (*)	94
PORT DE CONSTANTINOPE [XLVI] ; <i>règlement et tarif</i> (1*)	104
SERVICE DES PHARES [XLVII] ; <i>notice, règlement, tarif et concession avec prolongation</i> (3**). Phares de la Mer Rouge; <i>notice</i>	117
SERVICE DE SAUVETAGE [XLVIII] ; <i>notice, règlement et arrangement</i> (**)	124

DROIT SANITAIRE

TITRES XLIX A LI

ADMINISTRATION SANITAIRE [XLIX] ; origine et organisation; <i>notice</i> . Quarantaine et actes internationaux, <i>résumé</i> ; provenances par terre, <i>notice</i> ; par mer, <i>règlements quaranténaires</i> [sur le choléra, transit en contumace, l'arraisonnement et en général] <i>textes</i> 8 (4**). Droits Sanitaires — Commissions mixtes; <i>historique</i> ; Bilan — Tarif et dispositions y relatives; <i>textes</i> 2 (1**); pouvoirs judiciaires et disciplinaires du Conseil; <i>texte</i>	194
AFFAIRES MÉDICALES CIVILES [L] ; organisation du Conseil; <i>règlement</i> . Médecins et pharmaciens civils; <i>règlements</i> 3 (2*). Médecins et pharmaciens municipaux; <i>règlement</i> (*). Spécialistes; <i>règlement</i> (**). Droguistes; <i>règlement</i> (*). Parfumeurs; <i>règlement</i> (*)	211
INSPECTION MÉDICALE (LI) et analyse chimique; <i>notice et règlements</i> 3 (* 1**)	219

DROIT COMMERCIAL EXTÉRIEUR

TITRES LII A LIV

PAGE

RÉGIME DOUANIER [LII] ; administration ; droits de douane ; Traités de Commerce ; législation douanière ; droit de douane intérieure ; <i>notices</i> . Franchises douanières des Consulats et Couvents ; <i>règlements</i> 2 ; franchises indus- trielles, agricoles etc. ; <i>notices et texte</i> . Tarif spécial (**). Règlements douaniers ; <i>texte composé</i> (**). 'Hamalage' ; <i>règlement</i> (**). Régime douanier des chemins de fer ; <i>règlement</i> (**)	323
QUAIS [LIII] — de Constantinople ; <i>concession et tarifs</i> (**) — de Haïdar-Pacha ; <i>convention, tarifs et statuts</i> (**) — de Beyrouth ; <i>notice et tarif</i> (**) — de Salonique ; <i>notice et tarifs</i> (**) — de Smyrne ; <i>notice et tarif avec règle- ment</i> (**)	394
CONVENTIONS COMMERCIALES [LIV] — avec la Grèce ; <i>con- vention de 1903</i> — avec la Roumanie ; <i>convention de 1901</i> — avec la Serbie ; <i>convention de 1902</i> — avec la Bulgarie ; <i>arrangement de 1900</i> — avec l'Égypte ; <i>arrangement de 1890</i>	415

SOMMAIRE ABRÉGÉ DU CONTENU

1^{RE} PARTIE.

VOL. I.

Droit administratif. — Conseil d'État ; Fonctionnaires d'État ;
Ministère de l'Intérieur ; Provinces privilégiées (Samos,
Liban, etc.).

Droit judiciaire. — Ministère de la Justice ; Tribunaux 'Nizamiés' ;
Fonctionnaires judiciaires ; Avocats et Notaires ; Bureaux
exécutifs ; Frais de justice ; Tribunaux de Commerce ;
Tribunaux mixtes ; Privilèges judiciaires des étrangers ;
Tribunaux consulaires ; Tribunaux du 'Chéri.'

Droit successoral des musulmans, non-musulmans et étrangers.

Droit de propriété immobilière des étrangers et non-musulmans.

VOL. II.

Droit des Communautés privilégiées. — Orthodoxes ; Arméniennes ;
Protestantes ; Gréco-Latines unies ; Orientales ; Latines ;
Israélites, etc.

Droit personnel. — Esclavage ; Majorité ; Mariage ; Nationalité ;
État-civil.

Droit intérieur. — Passeports ; Police ; Sécurité publique ; Censure ;
Instruction publique ; Antiquités.

Droit militaire. — Recrutement ; Ministère de la Guerre, etc. ;
État de siège.

TITRE XLI^A

MINISTÈRE DES AFFAIRES

ÉTRANGÈRES

Le Ministère des Affaires Étrangères est composé du Ministre, représentant moderne du Réis Effendi, et d'un Conseil de dix membres présidé par le Sous-Secrétaire d'État (mustéchar), ainsi que de : un Grand Maître des Cérémonies à la tête du Drogmanat du Divan Impérial, une Grande Maîtrise des Cérémonies (Tehrifati-Hardjié) dirigée par l'Introducteur des Ambassadeurs ; la Chambre des Conseillers légistes (Bab-i-ali Istikharé Odassi) et la Direction du Contentieux (Oumouri-Houkoukié-i-Muhtélita) ; les Directions des Consulats (Chehpendéri), du Personnel (Sigilli Ahwal), des Affaires Commerciales (Tidjarié), des Bureaux, des Chiffres télégraphiques, de la Traduction (Terdjumé), de la Correspondance turque (Mektoubi-Hardjié) et étrangère (Tahrirat-i-Hardjié), de la Comptabilité, de la Presse étrangère et des Nationalités.

TEXTE XLI^A.

<p>Consuls ottomans⁽¹⁾ (chehpendér), règlement comme modifié le</p>	<p>sans date. 14 Chab. 1299-1882. Lah.-i-Kav., vol. I, p. 595. 24 Sef. 1304-1887. ib., vol. III, p. 123. 12 Kian. I 1302-1887. ib., vol. III, p. 189.</p>	<p>Dust., Zeil, vol. II, p. 192 (ture).</p>
	[traduction non garantie.]	

(¹) Corps diplomatique ottoman, traitements, etc.

Un Iradé publié le 1^{er} août 1898 a introduit les changements suivants dans le service diplomatique ottoman :

Les frais de nourriture des secrétaires ayant été jusqu'alors à la charge du ministre désormais £T45 seront défalquées du traitement mensuel de £T160 attribué à un ambassadeur et £T30 du traitement mensuel de £T100 attribué à un ministre et ajoutées aux traitements des secrétaires et

2 MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

SECTION I^{re}.

Organisation des Consulats.

CHAPITRE I^{er}.

Personnel des Consulats.

Art. 1^{er}. Le Corps Consulaire Ottoman se compose ; (a) des fonctionnaires consulaires rétribués ; (b) des fonctionnaires honoraires ' non rétribués. '

Art. 2. Les cadres du personnel rétribué comprennent : Consuls Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou à défaut Chanceliers.

Art. 3. Tous les fonctionnaires consulaires rétribués ou honoraires sont nommés par Iradé de S. M. I. le Sultan.

Les rétribués doivent être sujets ottomans et ne peuvent exercer le commerce.

Art 4. Leur rétribution se compose : 1^o d'un traitement fixe ; 2^o d'une allocation proportionnée à l'importance du poste dont ils sont titulaires.

Art. 5. Le traitement personnel fixe est déterminé comme il suit :

	Ps.
Consuls Généraux	3000
Consuls	2000
Vice-Consuls ou Chanceliers	1000

Le traitement personnel est payé par mois écoulé à partir du jour de l'arrivée du titulaire à son poste.

Le fonctionnaire consulaire ayant reçu l'ordre de départ devra quitter Constantinople dans le délai de deux semaines et se rendre à son poste par voie la plus directe, sous peine d'être passible de de la loi (art. 17).

Art. 6. L'allocation annuelle est déterminée pour chaque poste et quelques chanceliers par le tableau n^o 1 annexé aux instructions.

Par mois écoulé elle est payée à partir de la date de l'arrivée du titulaire à son poste.

Art. 7⁽²⁾. Les consuls à l'exception de ceux de Bombay et de Batavia, auront à titre des frais de route et de retour une somme égale à un mois de leur traitement. En ce qui concerne les consuls nommés en Asie, ces frais de route pourront, en cas d'insuffisance constatée, être augmentés par le Ministère des

du chancelier à raison de £110 pour un secrétaire et de £115 pour le chancelier pour leurs frais de nourriture.

Les frais de route des représentants ottomans à l'étranger ne seront payés que jusqu'à la moitié.

(²) Cet article est donné ici comme modifié : v. Lah-i-Kav., vol. III, p. 189.

Affaires Étrangères, mais elle ne pourra toutefois dépasser l'équivalent de deux mois de traitement.

Art. 8. En cas de mort d'un fonctionnaire consulaire en activité de service, l'État pourvoit au rapatriement de sa famille dont les frais ne devront point dépasser l'indemnité de route accordée au titulaire vivant.

Art. 9. Lors de l'installation d'un nouveau poste consulaire, il sera alloué au titulaire à titre des frais d'installation l'équivalent d'un mois de traitement.

Art. 10. Sont compris dans l'allocation des Consuls et laissés à leur charge :

- (a) Les frais de Chancellerie ;
- (b) Les gages des huissiers et domestiques de Chancellerie ;
- (c) Les frais de voiture et de barque.

Art. 11⁽³⁾. Seront remboursés par l'État :

- (a) Le loyer de l'hôtel consulaire ;
- (b) Les frais d'achat du pavillon national et de l'écusson ;
- (c) Les frais de poste et télégraphe (lettres, plis et télégrammes de service) ;

(d) Les frais de secours et rapatriement des sujets ottomans indigents, dans les limites prescrites par les instructions mentionnées dans l'art. 29.

(e) Toute dépense urgente, ordonnée et autorisée par le chef de la mission diplomatique dont relève le Consulat, ou par le Ministère des Affaires Étrangères.

Art. 12⁽⁴⁾. L'admission à la carrière consulaire a lieu par concours et dans les conditions établies par-devant la direction des Consuls au Ministère des Affaires Étrangères.

Les nominations consulaires ont lieu à la suite d'un rapport dressé par ladite direction et confirmé par le Ministère des Affaires Étrangères.

Sont de droit admis à ce concours les licenciés et bacheliers sortis du Lycée Impérial de Galata-Sérai, qui sont employés ou inscrits comme surnuméraires au Ministère des Affaires Étrangères.

Les licenciés et les bacheliers sortis de l'école civile impériale sont nommés, conformément aux dispositions du règlement spécial, à des postes de secrétaires de missions Impériales ou des Consuls sans avoir à être soumis à ce concours.

Art. 13. La destitution des fonctionnaires consulaires et leur translocation sont ordonnées par l'radé Impérial.

Art. 14. Les promotions consulaires se font au choix et par l'radé Impérial.

Art. 15. Les fonctionnaires consulaires peuvent être admis

(3) Comme modifié. Lah.-i-Kav., vol. III, p. 189.

(4) Comme modifié. Lah.-i-Kav., vol. I, p. 595.

4 MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

à la retraite dans les cas et les conditions prévus par la loi concernant les autres fonctionnaires administratifs de l'Empire.

Art. 16. Ils peuvent être mis à la disposition du Ministère lorsque, pour cause de guerre ou autre raison indépendante de leur volonté, il sont obligés de cesser l'exercice de leur fonctions, ou lorsque leur travail est temporairement nécessaire au Ministère des Affaires Étrangères.

Le fonctionnaire consulaire à la disposition du Ministère conserve son traitement personnel.

Les frais du poste consulaire (art. 10 *a. c.* ci-devant) sont à la charge du gérant et, à son défaut, à la charge du Gouvernement Impérial.

Art. 17. Les peines disciplinaires applicables aux fonctionnaires consulaires sont :

- 1° La censure ;
- 2° La suspension des fonctions d'un mois à une année, avec perte d'une partie ou de la totalité des appointements ;
- 3° La révocation du service.

Les peines infligées seront notées sur le registre du personnel (Direction des consulats).

Art. 18. La censure est donnée par écrit par le Ministre des Affaires Étrangères.

La suspension des fonctions est prononcée par décret ministériel motivé.

La révocation est ordonnée par Iradé Impérial, sur l'avis du Ministère.

Art. 19. Les peines mentionnées à l'art. 17 *sub* nos 1 et 2 sont infligées :

- 1° Pour négligence ou infraction au service, ou contravention à la discipline ;
- 2° Pour conduite irrégulière.

La révocation est ordonnée :

- 1° En cas de persistance dans la faute pour laquelle la censure a été prononcée ;
- 2° En cas de négligence habituelle de ses devoirs consulaires, ou infractions graves dans le service.

Seront considérés spécialement comme infractions graves au service :

- (a) La non observation du secret dans les affaires de service ;
- (b) L'altération dans les registres ou la fraude en matière de comptabilité (indépendamment de l'action pénale par-devant les tribunaux criminels de l'Empire) ;
- (c) L'exercice direct ou indirect du commerce.

Art. 20. Selon les circonstances, la révocation peut être ordonnée contre le fonctionnaire consulaire qui aurait subi une condamnation judiciaire criminelle ou correctionnelle ou serait

acquitté pour extinction d'action pénale ou manque de preuves du délit.

Art. 21. Les fonctionnaires consulaires prévenus de l'une des infractions mentionnées à l'art. 19, *sub* nos a. b. peuvent être provisoirement suspendus de leurs fonctions par leur supérieur immédiat qui en avertira le Ministère des Affaires Étrangères.

En ce cas le fonctionnaire suspendu pourra demander à rendre compte de sa conduite au chef de la mission dont il dépend, ou au Ministère des Affaires Étrangères à Constantinople.

Art. 22. Tous les fonctionnaires consulaires en service relèvent directement de la mission diplomatique, accréditée dans le pays de leur résidence ou du Ministère des Affaires Étrangères s'il n'y a pas de mission ottomane dans l'État où ils fonctionnent.

Art. 23. Les chefs des postes consulaires correspondent avec la Mission Impériale dont ils relèvent :

(a) Pour tous les différends surgis entre eux et les autorités administratives de leur résidence qu'ils n'auraient pas réussi à aplanir ;

(b) Pour tous les incidents politiques ou commerciaux de quelque importance, qui se produiraient dans leur arrondissement, et qui pourraient nécessiter l'intervention immédiate ou ultérieure de la Mission Impériale ;

(c) Dans tous les cas douteux non prévus par le présent règlement.

Art. 24. Les chefs de poste correspondront avec le Ministère des Affaires Étrangères :

(a) Pour toutes les affaires relevant d'une administration de l'Empire ;

(b) Pour les affaires concernant l'état civil, les successions, la navigation ;

(c) Pour toutes les informations politiques urgentes.

CHAPITRE II.

Circonscriptions. — Districts.

Art. 25. Le rayon de juridiction des Consuls Généraux constitue la circonscription consulaire :

Celui des Consuls, le district consulaire ;

Celui des Vice-Consuls fait partie du district consulaire.

Les circonscriptions et districts consulaires seront déterminés par le Tableau II (annexé aux instructions mentionnées dans l'art. 20 ci-dessous).

Toute modification à apporter à ce Tableau II doit être ordonnée par le Ministère, sur la proposition de la Mission diplomatique compétente.

Art. 26. Le chef d'une circonscription ou d'un district con-

6 MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

sulaire a autorité sur tous les employés attachés à son poste, qui lui devront la plus stricte obéissance.

Art. 27. Le Vice-Consul peut-être chef de poste ou attaché à un poste consulaire.

Art. 28. Le Vice-Consul en sous-ordre agit sous la direction immédiate du Consul Général ou Consul auquel il est attaché.

Pendant sa gérance il signe sous sa responsabilité personnelle et conformément aux instructions mentionnées à l'art. 29 les documents qui lui sont présentés.

CHAPITRE III.

Fonctions des employés consulaires.

Art. 29. Le chef d'un poste consulaire exerce des fonctions administratives.

Il a également qualité de notaire et d'officier de l'état civil pour ce qui concerne les sujets ottomans.

Les instructions nécessaires ayant trait aux détails de ces fonctions seront données ultérieurement par le Ministère des Affaires Étrangères.

Art. 30. Il veille à l'observation des traités et conventions, à la protection des intérêts de l'Empire, au maintien du respect dû au pavillon ottoman.

Art. 31. Il informe le Gouvernement de S. M. I. le Sultan de tout ce qui peut être d'utilité publique concernant surtout le commerce, l'industrie, la navigation et la santé publique.

Dans ce but il entretient des relations suivies avec les autorités supérieures, les Consuls étrangers et les notabilités du pays dans lequel il réside.

Art. 32. Il surveille les agissements des sociétés secrètes politiques en tant qu'elles peuvent intéresser la tranquillité et l'ordre public dans l'Empire; il s'informe de la présence et des agissements d'individus connus notoirement comme perturbateurs ou dangereux sous tout autre rapport.

Pour accomplir cette partie délicate de sa mission il a recours, le cas échéant, à des agents secrets, en demandant toutefois au préalable l'autorisation et les fonds nécessaires à la Mission diplomatique dont il relève.

Art. 33. Il surveille la presse locale et fait les représentations convenables auprès des autorités compétentes pour obtenir la répression de tout langage injurieux pour l'auguste personne de S. M. I. le Sultan et pour Son Gouvernement.

Il ne pourra cependant poursuivre judiciairement les auteurs de ces insultes sans l'autorisation préalable de la Mission Impériale dont il relève.

Art. 34. Il est strictement défendu aux fonctionnaires consulaires de prendre part à une polémique quelconque dans les

publications périodiques sans l'autorisation de la Mission Impériale dont ils relèvent.

Art. 35. Il leur est également défendu d'ouvrir des souscriptions publiques ou de recueillir des offrandes sans l'autorisation de la mission susdite.

Art. 36. Tout article de journal concernant la Turquie et ayant une importance exceptionnelle sera traduit en français ou en turc et transmis à la Mission Impériale et dans les cas très graves directement au Ministère.

Art. 37. Les fonctionnaires consulaires assistent et protègent les sujets ottomans ; ils prennent soin de leurs intérêts et exercent à leur égard les actes d'administration autorisés par les lois et les usages locaux.

CHAPITRE IV.

Inspection du service consulaire.

Art. 38. Un an après la mise en vigueur du présent règlement, les Consulats Généraux, Consulats et Vice-Consulats seront inspectés par un fonctionnaire désigné par le Ministère des Affaires Étrangères. Cette inspection se renouvellera tous les cinq ans.

Aux mêmes époques chaque chef de circonscription consulaire inspectera les Consulats honoraires placés sous sa juridiction et transmettra un rapport détaillé sur ces postes à la Mission Impériale dont il relève.

Art. 39. L'indemnité de route accordée aux chefs de postes en tournée d'inspection est calculée sur les bases indiquées à l'art. 7.

SECTION II.

Comptabilité.

CHAPITRE UNIQUE.

Droits consulaires et leur perception.

Art. 40. Tout acte délivré ou signé par un fonctionnaire consulaire rétribué ou honoraire sera muni d'un ou plusieurs timbres volants spéciaux en nombre correspondant au montant de la taxe perçue et fournis par le Ministère des Affaires Étrangères.

Art. 41. Tout acte non timbré délivré ou signé par un fonctionnaire consulaire sera nul de plein droit.

Le fonctionnaire qui aura délivré ou signé un acte sans employer le timbre, sera responsable envers les parties intéressées pour les dommages-intérêts qui peuvent résulter de cette omission. En outre il sera passible des peines disciplinaires mentionnées à l'article ci-dessus, selon la gravité du cas.

Art. 42. Les timbres volants seront de six espèces différentes et représenteront la valeur de Ps. 50, 20, 10, 5, 20 paras et 10.

Les timbres de cette dernière espèce servent pour les actes délivrés gratis ou sans frais.

8 MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

L'emploi de demi-timbres dans le but de présenter la moitié de leur valeur entière n'est pas permis ^(*).

Art. 43. Chaque trimestre les Consulats rétribués et honoraires transmettront directement au Ministère des Affaires Étrangères un état des timbres qu'ils ont employés.

Chaque semestre ils expédieront les timbres qu'ils n'auront pas employés afin d'en recevoir une nouvelle série.

Art. 44. Les passeports, certificats et autres actes imprimés seront fournis par le Ministère des Affaires Étrangères.

Art. 45. *Le tarif consulaire en vigueur ^(*) est modifié comme il suit :*

Art. 46. Le tarif sera affiché dans toutes les Chancelleries ottomanes.

Art. 47. Les Consuls veilleront à ce qu'il ne soit perçu dans leurs Chancelleries aucun droit plus élevé que ceux fixés par le tarif.

Tout acte auquel ne peut s'appliquer aucun article du tarif sera expédié gratuitement. Avis en sera donné immédiatement au Ministère des Affaires Étrangères.

Art. 48. Le rôle est de deux pages à 25 lignes par page, douze syllabes par ligne. Le droit entier est dû pour chaque rôle commencé. Le rôle écrit en turc est d'une page à 25 lignes.

Art. 49. Les vacations sont de trois heures.

Le droit entier est dû pour chaque vacation commencée qui ne dure pas tout le temps prescrit.

Art. 50. Il n'est pas dû de droit pour la minute des procès-verbaux dressés pendant les vacations.

Art. 51. Le droit de copie est dû pour chaque copie délivrée.

Art. 52. Les taxes perçues pour tout acte consulaire ne comprennent pas les frais d'experts, liquidateurs, médecins, emmagasinage ou tout autre qui sont payés à part, selon les usages et les lois du pays.

Art. 53. Les indemnités de déplacement et du séjour sont payées par l'État au Consul, lorsque le déplacement a pour objet une Mission ordonnée pour l'instruction d'un délit ou crime.

Dans les autres cas, ces indemnités seront payées d'avance par les intéressés.

Art. 54. Les Consuls peuvent exiger le dépôt préalable des droits dûs d'après le tarif pour les actes dont ils sont requis.

Art. 55. L'excédent des recettes sur les dépenses sera transmis chaque trimestre au Ministère Impérial par la voie la plus économique et la plus courte.

(*) Comme modifié, v. Lah.-i-Kav., vol. III, p. 189.

(*) Le tarif en question est celui de 1860; v. Arist., vol. IV, p. 12.

Un nouveau tarif daté de 1882 est annexé ci-dessous (v. p. 10), qui remplace l'art. 45 du règlement.

Art. 56. L'État des dépenses sera transmis chaque trimestre au Ministère Impérial. Toutes les dépenses seront justifiées par des pièces probantes originales.

Art. 57. Pour faire face aux frais de la Chancellerie qui leur incombent, les Consuls honoraires sont autorisés à retenir les recettes de leur Chancellerie, jusqu'à concurrence de Ps. 500 par an.

Lorsque ces recettes dépasseront le chiffre de Ps. 500 les Consuls honoraires auront droit outre les Ps. 500, à la moitié du surplus autant toutefois que ce surplus ne dépasserait pas Ps. 10,000. Si les recettes dépassent Ps. 10,000, tout l'excédent fera retour au trésor.

Les frais de poste et de télégraphe qui seraient justifiés d'après le règlement ainsi que les frais de rapatriement des indigents sujets ottomans, effectués en conformité des prescriptions des instructions consulaires seront prélevés sur les recettes consulaires ou à défaut régularisés par l'État.

SECTION III.

Consuls honoraires.

CHAPITRE UNIQUE.

Dispositions spéciales concernant les postes consulaires honoraires.

Art. 58. Le personnel consulaire honoraire se compose de Consuls Généraux, Consuls et Vice-Consuls.

Art. 59. Ils ne reçoivent pas de traitement mais ils encaissent les recettes jusqu'à concurrence de la moyenne établie pour chaque poste par le tableau mentionné à l'art. 57.

Art. 60. Ils sont nommés par Iradé Impérial, sur la proposition du Chef de la Mission diplomatique dont ils devront dépendre, ils sont choisis parmi les notables indigènes ou étrangers de la localité, et peuvent exercer le commerce; ils ne peuvent être transférés à un autre poste; ils n'auront pas d'examen à subir.

Art. 61. Ils sont tenus d'avoir une Chancellerie dont ils supportent les frais. Les frais de rapatriement, de poste et de télégraphes leur sont seuls remboursés.

Art. 62. Les Consuls Généraux honoraires dépendent de la Mission diplomatique dans la circonscription de laquelle ils se trouvent.

Les Consuls honoraires dépendent hiérarchiquement du Consul Général rétribué, et à son défaut, du Consul Général honoraire, chef de la circonscription.

Les Vice-Consuls honoraires dépendent hiérarchiquement du Consul rétribué et, à son défaut, du Consul honoraire.

Art. 63. Ils n'ont droit à aucune indemnité en cas de suppression de poste.

10 MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Art. 64. Ils ne peuvent conserver leur poste à la suite d'une déclaration de faillite ou de condamnation judiciaire quelconque.

Art. 65. Les fonctionnaires consulaires honoraires ne peuvent nommer des employés ou remplaçants ayant un caractère officiel.

Art. 66. Les fonctionnaires consulaires honoraires quittant leur poste pour plus d'une semaine informeront leur supérieur hiérarchique de la durée de leur absence, en lui désignant la personne qui le remplacera.

Le remplaçant exercera simplement une protection officieuse sur les sujets ottomans.

Art. 67. Ils enverront chaque trimestre au Ministère des Affaires Étrangères par le canal hiérarchique, un état des recettes et des dépenses *autorisées par le tableau IV*.

Art. 68. Toutes les dispositions concernant les fonctionnaires consulaires rétribués, qui ne sont pas modifiés par les dix articles précédents, sont également applicables aux fonctionnaires honoraires.

Dispositions générales.

Art. 69. Les traitements actuellement affectés au personnel consulaire sont maintenus, quant à présent, s'ils sont inférieurs aux chiffres fixés à l'art. 5, sauf à être portés plus tard à leur chiffre normal.

Art. 70. Aucun fonctionnaire consulaire ne pourra, à aucun titre, cumuler les traitements afférents à deux ou plusieurs fonctions lors même qu'il en serait le titulaire.

Art. 71. En cas de création d'un nouveau poste consulaire, la rétribution en sera fixée conformément aux dispositions de l'art. 5.

TEXTE XLI².

Tarif des droits à percevoir dans les Chancelleries consulaires de l'Empire Ottoman.	14 Chab. 1299.	Dust., Zeil, vol. III, p. 123 (turc).
<i>tarif abrogé</i>	1860.	<i>Arist., vol. IV, p. 12.</i>

[traduction non garantie.]

NATURE DES ACTES ET BASE DE LA PERCEPTION.

Actes administratifs.

Passeport: par acte Ps. 50.

Visa de passeport: par visa Ps. 20.

Passavant: par acte Ps. 20.

Patente de santé: par acte Ps. 40.

Visa de patente de santé: jusqu'à 50 tonneaux, Ps. 10; au-dessus de 50 tonneaux, Ps. 20.

- Visa pour navire étranger: jusqu'à 50 tonneaux, Ps. 30; de 50 jusqu'à 300 tonneaux, Ps. 60; au-dessus de 300, Ps. 100.
 Certificat d'immatriculation de nationalité: par acte Ps. 20.
 Patente de protection: par acte Ps. 30.
 Visa de patente de protection et tout autre visa non spécifié: par visa Ps. 20.
 Certificat d'origine: par acte Ps. 25.
 Décharge d'acquit à caution: par acte Ps. 20.
 Certificat de vie: par acte Ps. 20.
 Légalisation de signature; pour une signature Ps. 40; au-dessus d'une pour chaque signature en sus Ps. 20.

Actes divers.

- Déclaration, — certificat, — procès-verbal quelconque, dans tous les cas non spécifiés: premier rôle Ps. 30; chaque rôle en sus Ps. 20.
 Dépôt de sommes d'argent, valeurs, marchandises ou effets mobiliers: droit de dépôt sur le montant de la somme ou de la valeur estimée P. 1 %.
 Dépôt, remise, retrait de pièces ou registres. — Communication de pièces ou registres en chancellerie. — Remise des pièces aux intéressés: premier rôle Ps. 30; chaque rôle en sus Ps. 20.
 Inventaire de ces pièces, s'il y a lieu: par rôle Ps. 20.
 Enregistrement littéral, extrait littéral ou analytique, copie collationnée, publication par affiches de pièces ou actes quelconques dans tous les cas non spécifiés: premier rôle Ps. 30; chaque rôle en sus Ps. 20.
 Copie en langue autre que le Turc et le Français: premier rôle Ps. 30; chaque rôle en sus Ps. 20.
 Traduction certifiée conforme: premier rôle Ps. 30; chaque rôle en sus Ps. 20.

Actes relatifs à la navigation.

- Expédition d'un bâtiment qui a opéré son chargement ou déchargement complet ou partiel: droit fixe par navire Ps. 10; droit proportionnel de un jusqu'à 49 tonneaux, 10 paras; de 50 jusqu'à 99 tonneaux, 20 paras; de 100 jusqu'à 200 tonneaux, 30 paras; droit fixe pour chaque 100 tonneaux ou fractions de 100 tonneaux au-dessus de 200 tonneaux, Ps. 20.
 Expédition d'un bâtiment faisant échelle avec opération de commerce, s'il a déjà payé les droits entiers à une chancellerie consulaire, dans chacun des ports subséquents: droit fixe par navire Ps. 5; droit proportionnel de un jusqu'à 49 tonneaux, 5 paras; de 50 jusqu'à 99 tonneaux, 10 paras; de 100 jusqu'à 200 tonneaux, 15 paras; droit fixe pour chaque 100 tonneaux ou fractions de 100 tonneaux au-dessus de 200 tonneaux, Ps. 10.

12 MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

- Expédition d'un navire en relâche forcée ou volontaire qui n'a embarqué ou débarqué ni marchandises ni passagers, si la relâche a duré plus de 24 heures : droit fixe de un jusqu'à 49 tonneaux, Ps. 10 ; de 50 jusqu'à 99 tonneaux, Ps. 15 ; de 100 jusqu'à 200 et au-dessus Ps. 20.
- Expédition d'un bateau à vapeur faisant échelle avec opération de commerce et ayant embarqué ou débarqué des passagers : droit fixe jusqu'à 300 tonneaux, Ps. 60 ; de 300 jusqu'à 1000 tonneaux, Ps. 100 ; au-dessus de 1000 tonneaux, Ps. 200.
- Expédition d'un bateau à vapeur faisant échelle avec opération de commerce ayant embarqué ou débarqué des passagers, s'il a déjà payé les droits entiers à une chancellerie consulaire, dans chacun des ports subséquents : droit fixe jusqu'à 300 tonneaux, Ps. 30 ; de 300 jusqu'à 1000 tonneaux, Ps. 50 ; au-dessus de 1000 tonneaux, Ps. 100.
- Expédition d'un bateau à vapeur en relâche forcée ou volontaire n'ayant embarqué ou débarqué ni marchandises ni passagers, si la relâche a duré plus de 24 heures : droit fixe par bateau Ps. 30.
- Expédition d'un yacht de plaisance : droit fixe par bateau Ps. 100.
- Rédaction du manifeste de sortie, lorsqu'il est demandé : droit fixe par navire de un jusqu'à 49 tonneaux, Ps. 20 ; de 50 jusqu'à 99 tonneaux, Ps. 40 ; au-dessus de 100 tonneaux, Ps. 60.
- Visa du manifeste d'un navire étranger : droit fixe par navire de un jusqu'à 100 tonneaux, Ps. 40 ; au-dessus de 100 tonneaux, Ps. 60.
- Consulat ou rapport extraordinaire avec ou sans audition de l'équipage : par acte Ps. 25.
- Mouvement sur le rôle d'équipage : par marin embarqué ou débarqué Ps. 5.
- Mention sur le rôle d'embarquement ou débarquement du passager. Dépôt en chancellerie de la liste des passagers : par passager Ps. 10.
- Certificat de visite d'un bâtiment : par certificat Ps. 20.
- Addition de feuilles au journal de navigation ou au rôle d'équipage : par feuille Ps. 10.
- Remplacement en cas de perte d'un journal de navigation, d'un congé ; par pièce délivrée Ps. 30.
- Remplacement en cas de perte d'une patente de santé : par acte Ps. 30.
- Délivrance d'un passavant avec rôle d'équipage dans le même cas : par acte Ps. 30.
- Visa de la patente de santé et des autres pièces du bord, s'il devient nécessaire après la délivrance des expéditions : par visa Ps. 10.
- Ordonnance du Conseil en matière maritime. — Homologation d'un règlement d'avarie. — Procès-verbal de prestation de serment

d'experts. — Rapport d'experts dressé par le chancelier.
 Dépôt de rapport dressé par ceux-ci. Acte de délaissement
 d'un navire ou de marchandises : premier rôle Ps. 20 ; chaque
 rôle en sus Ps. 10.

Contrat d'affrètement ou charte-partie : si le prix est 1000 piastres,
 Ps. 20 ; de 1000 piastres jusqu'à 3000 piastres, Ps. 40 ; de
 3000 piastres jusqu'à 6000 piastres, Ps. 60 ; au-dessus de
 6000 piastres pour chaque 2000 piastres en sus, Ps. 10.

Contrat de prêt à la grosse-aventure ou de prêt sur marchandises :
 Si la valeur du prêt est de 1000 piastres, Ps. 20 ; de
 1000 piastres jusqu'à 3000 piastres, Ps. 40 ; de 3000 piastres
 jusqu'à 6000 piastres, Ps. 60 ; au-dessus de 6000 piastres
 pour chaque 2000 piastres en sus, Ps. 10.

Vente aux enchères de marchandises d'un bâtiment ou d'une portion
 de bâtiment, d'embarcation, d'agrès ou autres articles d'in-
 ventaire : jusqu'à 1000 piastres, Ps. 30 ; jusqu'à 2000 piastres,
 Ps. 40 ; de 2001 piastres jusqu'à 50,000 piastres pour chaque
 2000 piastres en sus, Ps. 40 ; de 50,000 piastres jusqu'à
 100,000 piastres pour chaque 2000 piastres en sus, Ps. 20 ;
 au-dessus de 100,000 piastres pour chaque 2000 piastres en
 sus, Ps. 10.

Vente par contrat d'un bâtiment ou d'une portion de bâtiment,
 d'embarcation, d'agrès et autres articles d'inventaire : la
 moitié des droits indiqués au paragraphe précédent.

Droit de dépôt sur bris et naufrage : P. $\frac{1}{4}$ %.

Enregistrement littéral, copie collationnée, extrait littéral ou
 analytique, publication par affiches de procès-verbaux et
 autres pièces concernant la navigation : par rôle Ps. 15.

Antorisation provisoire donnée à un navire construit ou acheté à
 l'étranger de hisser le pavillon ottoman : par acte Ps. 50.

Actes de l'état civil.

Expédition d'un acte de naissance ou de décès : par acte Ps. 10.

Expédition d'un acte de mariage : par acte Ps. 30.

Actes de la juridiction civile et commerciale.

Acte de consentement, d'adoption, d'émancipation, citation, signifi-
 cation, sommation, opposition, déclaration, requête, acte de
 reconnaissance d'écritures, dépôt de procès-verbaux d'experts,
 de rapport d'arbitre, procès-verbaux de conciliation, certificats
 de non conciliation, procès-verbaux de non comparution ou
 du refus de répondre, dépôt de testaments et procès-verbaux
 de leur ouverture, prestation de serment, cédule ou décret du
 consul, ordonnance et jugement consulaires et tous autres
 actes non dénommés de la juridiction civile et commerciale :
 minute originale premier rôle Ps. 25 ; chaque rôle en sus

14 MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Ps. 15; expédition ou extrait des mêmes actes, par rôle d'expédition Ps. 20; notification, signification, remise ou affiches des mêmes actes; premier rôle de copie Ps. 30; chaque rôle de copie en sus Ps. 20.

Enquêtes, expertises ou interrogatoires faits hors de l'audience, visite de lieux, descente, apposition, levée ou reconnaissance de scellés: vacation du Consul Ps. 80; vacation de l'employé qui l'accompagne Ps. 30; vacation de l'employé lorsqu'il se rend seul sur les lieux Ps. 50.

Actes notariés.

Compromis: par acte Ps. 50.

Procuration générale: par acte Ps. 60.

Procuration spéciale: par acte Ps. 40.

Protêt: premier rôle Ps. 30; chaque rôle en sus Ps. 20.

Certificat de propriété: jusqu'à 100,000 piastres, P. $\frac{1}{4}$ %; au-dessus de 100,000 piastres, P. $\frac{1}{8}$ %.

Contrat de commerce quelconque, acte d'association, de dissolution de société: par acte Ps. 100.

TEXTE XLI³.

Consulats Ottomans. Sect. I. 29 Techr. II 1299.

Instructions.

II. 11 déc. 1883.

III. 10 Reb. I 1302.

16 Kian. I 1300⁽¹⁾.

28 déc. 1884.

Sect. II. Dust.,

Zeil, vol. IV,

p. 39 (turc).

[traduction non garantie.]

SECTION I^{re}.

Principes généraux.

CHAPITRE I^{er}.

Installation du Consul.

Art. 1^{er}. Le nouveau titulaire dès son arrivée à son poste préviendra le Chef de la Mission dont il relève afin qu'elle lui fasse obtenir une autorisation provisoire pour exercer immédiatement ses fonctions.

Le Firman et l'Exequatur seront transmis au titulaire dans le bref délai par ladite mission.

Art. 2. Dans les 24 heures après son arrivée, le titulaire d'un poste consulaire fera prévenir par écrit l'autorité supérieure de sa résidence de son arrivée; il fera ses visites dans l'ordre suivant:

(¹) Les trois sections ont été promulguées sous la date de la troisième, mais la deuxième seule se trouve dans le Dustour.

1^o Au Gouverneur de la ville ou de la province ou à l'autorité gouvernementale la plus élevée de la localité ;

2^o Aux Commandants en Chef des forces de terre et de mer ;

3^o Aux Consuls généraux, Consuls et Vices-Consuls (Chefs de poste) des puissances amies et alliées de l'Empire par rang d'ancienneté.

Les Consuls généraux nouvellement arrivés enverront leur carte de visite à toutes les autorités de leur résidence non mentionnées ci-dessus.

Art. 3. Les Consuls pourront assister à toutes les cérémonies publiques qui n'ont aucun caractère blessant pour l'histoire de l'Empire Ottoman, ou qui ne constituent pas une démonstration politique contre une puissance amie.

Pour le port de l'uniforme ils se conformeront dans les cérémonies susdites à la décision de la majorité de leurs collègues étrangers.

Art. 4. Dans leurs rapports officiels avec les autorités locales, les fonctionnaires consulaires auront soin d'observer les règles de l'étiquette établie et de ne pas élever des prétentions ; ils doivent même, dans les explications les plus délicates, savoir concilier le maintien de leur dignité avec les égards dus aux agents du gouvernement avec lesquels ils se trouvent en relation ; ils doivent veiller à ce que les prérogatives attachées à leur poste par les traités et par l'usage, soient conservées intactes.

Ils ne donneront jamais lieu à des plaintes contre eux ou à des mésintelligences entre le Gouvernement Impérial et celui du pays où ils se trouvent.

Art. 5. Dans les cas où un Ambassadeur ou un Ministre Ottoman viendrait à passer ou à séjourner dans la résidence d'un chef de poste consulaire, celui-ci, prévenu à temps, ira le recevoir en personne au lieu du débarquement, accompagné de tout le personnel du Consulat, et mettra à sa disposition un de ses employés.

Il veillera à ce que les privilèges et immunités dont jouissent, d'après le droit international, la personne et la suite des envoyés diplomatiques soient strictement respectés.

Art. 6. Le chef d'un poste consulaire hissera le pavillon national dans les jours de solennités politiques et religieuses fêtées dans l'Empire, ainsi que dans toutes les solennités du pays où il réside pourvu qu'elles n'aient aucun caractère blessant pour l'histoire de l'Empire ou ne constituent pas une démonstration hostile à une puissance alliée ou amie. Il s'abstiendra toutefois de cette manifestation si les lois et usages du pays s'y opposent ou si elle peut donner lieu à des troubles ou autres inconvénients.

Art. 7. Si les lois et usages le permettent, les Consuls feront placer au-dessus de la porte de l'hôtel consulaire, ou en tout autre endroit apparent, un écusson avec le 'Toughra Impérial'

16 MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

d'or en champ de sinople portant en exergue la dénomination du poste.

CHAPITRE II.

Informations que les Consuls doivent fournir au Ministère Impérial.

Art. 8. Le Consul s'informerait continuellement et avec le plus grand soin des conditions sanitaires de sa circonscription consulaire ; il signalerait immédiatement par le télégraphe au Ministère des Affaires Étrangères les cas même douteux de peste, choléra, fièvre jaune, qui lui seraient rapportés, en ayant recours à ses moyens d'informations particulières.

Art. 9. Les Consuls surveillent également les épizooties diverses, ainsi que les maladies des vignobles et en informent le Ministère des Affaires Étrangères, afin que les précautions nécessaires soient prises dans l'Empire.

Art. 10. Les Consuls surveilleront également les exportations pour la Turquie des marchandises y étant réputées contrebande, notamment du sel, du tabac, de la poudre, de la dynamite, et autre matière explosible, et mettront autant que possible les autorités ottomanes à même d'empêcher cette contrebande.

Art. 11. Chaque semestre les Consuls enverront au Ministère Impérial selon le modèle adopté une statistique du mouvement de la navigation ottomane et étrangère, entre leur résidence et les ports ottomans, ainsi que le relevé des importations et exportations, auxquelles il a donné lieu.

Art. 12. Les Consuls auront à présenter chaque trois mois ou, en cas d'impossibilité, à la fin de chaque quatre mois soit à la Mission Impériale dont ils relèvent, soit directement au Ministère un rapport circonstancié contenant des données précises sur les mouvements commerciaux, industriels et autres de la localité où ils résident, en observant avec intelligence et activité tout ce qui se passe de saillant autour d'eux.

CHAPITRE III.

Correspondance.

Art. 13. Il est formellement défendu à tous les fonctionnaires consulaires de correspondre directement avec le Ministre du Gouvernement auprès duquel ils sont accrédités pour n'importe quelle affaire de service.

Art. 14. Toute dépêche expédiée au Ministère sera transmise en copie à la Mission Impériale.

Toute dépêche provenant du Ministère Impérial sera transmise en résumé à la Mission susdite.

Art. 15. Les Chefs des postes consulaires correspondront avec leurs collègues étrangers chaque fois que le service l'exigera ; ils

ne pourront toutefois s'adresser en cette circonstance aux Chef des missions diplomatiques étrangères.

Art. 16. Les titulaires des Consulats situés près des frontières de l'Empire pourront, en cas d'urgence, correspondre avec les autorités ottomanes des provinces limitrophes; copie de cette correspondance sera envoyée au Ministère et à la Mission Impériale dont relèvent les Consuls.

Art. 17. Tous les actes consulaires seront libellés d'après le formulaire De Clercq (Formulaire de Chancelleries).

Ils seront numérotés et enregistrés dans les registres affectés à chaque catégorie d'actes.

Art. 18. En dehors de la correspondance officielle, toute signature apposée par un fonctionnaire consulaire sera munie du sceau officiel du Consulat.

Art. 19. La correspondance officielle se fera de la manière prescrite par le règlement et les instructions. Chaque affaire doit faire l'objet d'une dépêche séparée.

Art. 20. La correspondance officielle et tous les papiers conservés dans les archives étant propriétés de l'État il est défendu de les aliéner d'une manière quelconque ou de les livrer à la publicité sans autorisation spéciale.

Art. 21. Les archives consulaires seront tenues dans le plus grand ordre; elles comprennent:

1° Les minutes originales dans la correspondance officielle (dépêches télégrammes) expédiées (a) au Ministère Impérial, (b) à la Mission Impériale dont relève le poste, (c) aux agences consulaires en sous ordre, (d) aux autorités locales, (e) aux consuls étrangers, (f) aux particuliers;

2° La correspondance et les télégrammes reçus de la part des autorités susmentionnées;

3° Les actes retirés à des sujets ottomans ou laissés en dépôt;

4° Le recueil général des lois et ordonnances (Dustour), tarifs et règlements douaniers et sanitaires ottomans, les codes civil, pénal, de commerce et de la marine marchande locaux;

5° Les traités de commerce, conventions consulaires et autres conclus entre la Turquie et les pays étrangers;

6° Le guide des Consulats par De Clercq.

Les dépêches officielles envoyées et reçues seront enregistrées en résumé sous leur numéro d'ordre, au fur et à mesure qu'elles seront expédiées ou parviendront à la Chancellerie.

Art. 22. A moins d'ordre supérieur contraire, la correspondance par le télégraphe est réservée uniquement aux affaires du service du Consulat.

Les télégrammes concernant le personnel, savoir: départ, demande de congé, demande relative aux traitements ne seront pas remboursés comme généralement tout télégramme dont l'urgence n'est

18 MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

pas clairement établie. L'exception est toutefois faite pour les télégrammes relatifs à l'arrivée du nouveau titulaire rétribué; le prix de ces télégrammes sera remboursé par l'État.

CHAPITRE IV.

Registre.

Art. 23. Tous les actes et correspondances seront inscrits sous leur numéro d'ordre dans les registres suivants :

1. Grand livre.
2. État civil :
 - (a) Immatriculation ;
 - (b) Décès ;
 - (c) Mariages ;
 - (d) Naissances.
3. Visa de passeports.
4. Actes de navigation.
5. Rapports et ordonnances.
6. Visa de patentes sanitaires.
7. Légalisations.
8. Actes notariés et Administratifs.
9. Comptabilité.
10. Correspondance.
 - (a) Lettres reçues ;
 - (b) Lettres envoyées.
11. Télégrammes :
 - (a) Dépêches reçues ;
 - (b) Dépêches envoyées.
12. Dépôts.
13. Actes judiciaires.
14. Registre des timbres.
15. Secours et rapatriement.
16. Actes délivrés gratuitement.

Art. 24. Après l'enregistrement dans leurs registres respectifs, tous les actes doivent être passés au Grand Livre n° 1.

A côté du numéro d'ordre, numéro spécial du registre, ces actes porteront aussi le numéro général du Grand Livre.

Art. 25. Les registres 10 (a b) et 11 (a b) seront tenus conformément aux modèles fournis par le Ministère des Affaires Étrangères.

Art. 26. On inscrira sous leur numéro d'ordre dans le registre n° 14 tous les timbres apposés à des actes consulaires. Le numéro d'ordre de ce registre sera mis ainsi que la date sur chaque timbre employé qui sera annulé au moyen d'une estampille spéciale portant en caractères majuscules 'SOLVIT.'

Art. 27. Chaque semestre, les Consuls enverront au Ministère

Impérial le registre n° 14 avec les timbres qu'ils n'ont pas employés (v. art. 43 du règlement).

Art. 28. Les registres mentionnés à l'art. 23 étant visés par la Direction des Consuls, il est formellement défendu d'en déchirer les pages ou de faire des ratures dans les écritures. En cas d'erreur lors des inscriptions, les écritures commencées doivent être rayées à l'encre rouge; observation et annotation doivent en être faites dans colonne spéciale et les écritures renouvelées à l'alinéa suivant.

Art. 29. Il est également défendu aux fonctionnaires rétribués de faire fabriquer de leur propre chef des registres ni autres imprimés qui leur sont envoyés par le Ministère des Affaires Étrangères, conformément à l'art. 44 du règlement organique.

Art. 30. Les actes imprimés comme passeports, certificats et autres étant des documents à double souche, une de ces souches marquée à la lettre A restera dans son carton et sera conservée dans les archives du Consulat. Celle marquée à la lettre B sera annexée aux états des recettes de la Chancellerie pour être expédiée au Ministère Impérial. En cas d'erreur, ces actes seront renvoyés comme numéraire au Ministère Impérial.

CHAPITRE V.

Inventaire des Chancelleries.

Art. 31. Il sera dressé inventaire par tout Chef d'un poste consulaire de tous les objets se trouvant au Consulat et appartenant à l'État ou à des tiers.

Il sera constaté que la numération des dépêches reçues et envoyées ne présente pas de lacune.

Le nouvel inventaire sera comparé avec celui dressé par le fonctionnaire sortant au moment où il a pris possession de son poste.

Les différences entre ces deux documents seront consignées sur le nouvel inventaire qui sera rédigé en triple original et signé par le fonctionnaire sortant et son successeur.

Un des originaux sera déposé aux archives.

Le second sera transmis au Ministère.

Le troisième restera en possession du fonctionnaire sortant.

Art. 32. Si le poste est de nouvelle création, le titulaire dressera inventaire de tous les objets dont il aura fait acquisition pour la Chancellerie et en transmettra copie légalisée au Ministère.

L'original restera en dépôt aux archives du Consulat.

CHAPITRE VI.

Départ du Consul.

Art. 33. Le fonctionnaire sortant arrêtera le compte des recettes de la Chancellerie, et l'état des frais remboursables qu'il transmettra au Ministère en y joignant le montant des recettes excédant lesdits frais (s'il y en a). Il transmettra également au Ministère les timbres réglementaires qu'il n'aura pas employés.

Art. 34. Tous les registres du Consulat doivent être clos et signés par le fonctionnaire sortant. Le nouveau titulaire ne procède à l'enregistrement des pièces avant que cette formalité ne soit remplie.

Art. 35. Le fonctionnaire sortant est tenu de donner à son successeur toutes les indications possibles concernant le poste et les affaires en cours.

CHAPITRE VII.

Secours et Rapatriements.

Art. 36. Le Consul prendra les dispositions nécessaires avec les autorités locales pour procurer, contre paiement, un refuge provisoire aux indigents ottomans, malades ou non, jusqu'au rapatriement (hôpital, asile, casernes ou autre).

Il sera déterminé un prix fixe par homme et par jour pour le traitement des malades, pour la nourriture et le logement des autres.

Chaque Consul informera le Ministère des Affaires Étrangères des concours qu'il aura pu obtenir près des autorités locales et du prix convenu.

Aucun autre secours en argent ne pourra être accordé dans la circonscription du Consul aux indigents sans l'autorisation de la Mission Impériale dont relève le Consulat et sur une demande motivée.

Art. 37. Les frais de secours seront justifiés dans les états des dépenses au moyen des déclarations écrites des autorités dont dépendent les lieux de refuge assignés aux indigents.

Art. 38. Nul ne peut être secouru ou rapatrié s'il ne prouve sa nationalité ottomane.

Art. 39. Les secours et rapatriements sont accordés :

1° Aux gens de mer naufragés ou se trouvant à l'étranger, munis d'un permis régulier ;

2° Aux nationaux naufragés lors qu'ils ne peuvent se procurer sur les lieux les moyens de se rapatrier ;

3° Aux indigents qui pour cause de maladie sont incapables de travailler et aux orphelins pauvres.

Art. 40. Les Consuls auront soin avant d'accorder des secours de s'enquérir si ces indigents ou orphelins n'ont pas de parents obligés, d'après la loi, à une prestation alimentaire.

Art. 41. Aucun subside ne sera accordé :

1° Aux nationaux naturalisés à l'étranger ;

2° A ceux qui ont pris service militaire ou civil près d'un gouvernement étranger sans l'autorisation de la S. Porte ou qui ont perdu la nationalité ottomane ou leurs droits civils, pour tout autre motif.

Art. 42. Il sera exigé une obligation régulière de remboursement des personnes rapatriées ou secourues que l'on suppose posséder quelque fortune.

Art. 43. L'indigent demandant le rapatriement devra produire les documents constatant sa nationalité.

Faute de documents, il provoquera de la part de l'autorité locale une demande par écrit de rapatriement d'urgence.

Le Consul appréciera, au moyen d'une enquête sommaire, les droits que l'indigent peut avoir à la nationalité ottomane ; en cas de résultat négatif, il refusera le rapatriement.

Art. 44. Le Consul retirera à l'indigent le document prouvant sa nationalité ou, à défaut, la requête de l'autorité locale et les remplacera par un passavant, bon pour le rapatrié ; copie de l'un des deux documents ci-dessus sera enregistré en résumé au registre 15.

Les originaux seront transmis au Ministère Impérial comme pièces justificatives du rapatriement.

Art. 45. Les frais de rapatriement effectués par les autorités du pays où réside le Consul, sans la connaissance de ce dernier, ne seront pas reconnus par lui.

Il en référera à la Mission Impériale dont il dépend.

Art. 46. Les rapatriés seront dirigés sur le Consulat Ottoman le plus proche se trouvant sur la route de Turquie. Il leur sera alloué Ps. 10 par 24 heures de voyage pour frais de nourriture.

Art. 47. Chaque Consul fera connaître au Ministère Impérial la voie de rapatriement la plus économique existant jusqu'au poste consulaire le plus voisin, ainsi que le total des frais exigé par homme. Le Ministère fixera définitivement, sur ses données, la voie de rapatriement à adopter pour chaque poste consulaire.

Art. 48. Les rapatriements seront prouvés :

1° Par les reçus des compagnies de navigation ou de chemin de fer ;

2° Par le document original constatant la nationalité du rapatrié ;

3° A défaut de ce document pour une demande écrite de l'autorité locale transmise en original au Ministère Impérial, art. 44, exigeant le rapatriement de l'indigent.

4° Par l'envoi au Ministère Impérial de l'original de la lettre des autorités ottomanes constatant le paiement par le Consul des frais de rapatriement.

SECTION II.

Actes administratifs et notariés.

CHAPITRE I^{er}.

Passeports et visa.

Art. 49. Toute personne entrant dans l'Empire Ottoman, y compris les provinces privilégiées et autonomes, devra être munie d'un document tel que passeport ou passavant pouvant servir à constater son identité. A cet effet ce document sera visé par un représentant diplomatique ou consulaire du Gouvernement Impérial.

En cas d'absence d'une mission diplomatique ou consulaire dans le pays de la provenance du porteur, le visa de l'autorité dont il dépend suffirait. Si pendant le cours de son voyage il se trouve un représentant du Gouvernement Impérial dans les localités où il passe, le voyageur est tenu de lui faire viser son passeport.

Art. 50. Les 'teakérés' servant à voyager dans l'intérieur de l'Empire ne pourront en aucun cas servir à l'étranger; ils seront remplacés par des passeports.

Art. 51. Comme il ne peut être délivré des passeports qu'aux sujets ottomans quittant le pays, il est expressément défendu de renouveler les passeports périmés des sujets ottomans établis dans une circonscription consulaire; il leur sera donné en échange des certificats de nationalité conformément aux prescriptions de l'art. 60. Les passeports périmés seront déposés à la chancellerie.

Il demeure bien entendu que dans les pays où l'exhibition des passeports d'origine est requise par la loi, les Consuls, tout en donnant des certificats, laisseront entre les mains de leurs nationaux les passeports délivrés antérieurement par le Ministère de la Police.

Art. 52. Aucun passeport ne peut être délivré par un Consul que contre un document prouvant la nationalité ottomane du porteur et sur la constatation scrupuleuse de son identité.

Art. 53. Le visa est valable pour deux mois; toutefois, les personnes désirant traverser la frontière au moins deux fois par mois pourront, sur leur déclaration, obtenir un visa spécial valable pour six mois.

Il va sans dire que ce délai de six mois est respecté en temps normal, c'est-à-dire lorsqu'il n'y a aucun indice de nature à troubler la tranquillité publique.

Art. 54. Le visa sera refusé par le Consul.

1^o A toute personne à laquelle l'accès du territoire ottoman est interdit;

2^o A toute personne frappée d'une condamnation judiciaire dans le pays de résidence du Consul, en cours d'exécution;

3° A toute personne dont l'entrée dans l'Empire Ottoman serait dûment constatée comme pouvant devenir nuisible pour l'ordre public.

CHAPITRE II.

Immatriculation.

Art. 55. Les Consuls remplissent les fonctions d'officier de l'état civil. En cette qualité, ils procèdent à l'immatriculation des sujets ottomans dans le registre n° 2 et leur délivrent à chacun un certificat de nationalité renouvelable chaque année. Copie légalisée de ces certificats sera transmise au Ministère Impérial pour être communiquée au département de l'intérieur.

Art. 56. Les Consuls auront soin de bien établir la nationalité ottomane des immatriculés au moyen de documents ou par des témoins dûment agréés.

Art. 57. Les individus privés par condamnation judiciaire de leurs droits civils peuvent être immatriculés ; une mention spéciale du fait est dans ce cas indispensable.

Art. 58. Les enfants mineurs d'un sujet ottoman décédé sont immatriculés gratuitement.

Art. 59. Sera immatriculée toute sujette étrangère épousant un sujet ottoman ; elle devient sujette ottomane par le fait de son mariage.

Art. 60. Lorsqu'il n'y a pas de communauté musulmane dans le pays où le sujet ottoman de la religion musulmane a contracté mariage, l'immatriculation est faite sur la déclaration des époux que le mariage a été contracté en présence de deux témoins ; cette déclaration sera en même temps consignée dans un procès-verbal portant la signature ou le cachet des époux et des témoins.

De même lorsqu'un sujet ottoman de la religion musulmane épouse une femme dans un pays où se trouve une communauté musulmane, l'immatriculation aura lieu sur la présentation du certificat délivré par l'autorité chargée de la part de cette communauté à procéder aux mariages.

Il en est de même de l'immatriculation d'un sujet ottoman appartenant à la religion chrétienne ; elle doit être faite en tout cas sur un certificat délivré par l'autorité ecclésiastique.

Art. 61. Les certificats de nationalité étant obligatoires, tout sujet ottoman qui désire s'établir dans un district consulaire sera tenu de se présenter au Consulat dans les six mois qui suivront son arrivée, à l'effet de se faire inscrire sur le registre d'immatriculation et recevoir un certificat de nationalité ; le passeport avec lequel l'immatriculé a voyagé lui sera laissé ou retiré suivant le cas indiqué dans l'art. 53.

Art. 62. Les Consuls refuseront leur protection à tout sujet ottoman qui sera dépourvu de son certificat de nationalité. De

24 MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

plus cette contravention donnera lieu à une amende de deux jusqu'à six Médjidiés suivant le cas.

Art. 63. Outre le cas spécifié dans l'art. 58 les certificats de nationalité ne peuvent en aucune façon être délivrés gratuitement.

Les porteurs des certificats périmés seront traités comme ceux qui en sont dépourvus.

CHAPITRE III.

Naissance.

Art. 64. La naissance d'un enfant sujet ottoman sera déclarée dans le courant de l'année au Consul qui doit l'inscrire gratuitement dans un registre *ad hoc* en mentionnant le nom, prénom, profession et domicile du déclarant, le sexe, nom et prénom de l'enfant, du père et de la mère, le jour et l'heure de la naissance, ainsi que les noms, prénoms et domiciles des deux témoins requis.

Art. 65. Après l'inscription, un certificat de naissance est délivré par le Consulat, copie légalisée de ce certificat sera transmise au département Impérial des Affaires Étrangères afin d'être communiquée au Ministère de l'Intérieur.

Art. 66. Le Consul fera les démarches nécessaires auprès des autorités locales pour que les naissances des sujets ottomans ayant lieu dans sa circonscription, mais hors de sa résidence et déclarées à l'autorité municipale, soient communiquées au Consulat.

CHAPITRE IV.

Mariages.

Art. 67. L'intervention du Consul dans les mariages contractés dans sa résidence se bornera à délivrer aux sujets ottomans un certificat constatant qu'il n'y a pas d'empêchement légitime de contracter mariage. Ce certificat sera délivré après que des renseignements authentiques auront été recueillis.

Si le moindre doute se présente à l'esprit du Consul sur la liberté du requérant, il devra surseoir à la délivrance de l'acte pour en référer télégraphiquement, aux frais du requérant, au Ministère Impérial et attendre les ordres nécessaires à ce sujet.

CHAPITRE V.

Des décès.

Art. 68. Les décès doivent être constatés par le Consul lui-même ou par son délégué et inscrits dans le registre des décès, avec mention de tous les détails qui auront pu être recueillis sur le défunt, et spécialement le nom, prénom et domicile du déclarant, le jour et l'heure du décès. Copie légalisée de l'acte de décès sera

transmise au Ministère Impérial pour être communiquée au Ministère de l'Intérieur et autres autorités compétentes. En outre inscription doit en être faite dans le registre matricule du Consulat sur la colonne d'observation avec indication de la date du décès.

Art. 69. Dans le cas où il y aurait impossibilité pour le Consul ou son délégué de constater personnellement le décès, il devra ajouter foi à la communication écrite qui lui est adressée par les autorités du pays, absolument comme si le cas avait été constaté par les autorités consulaires.

A cet effet, le Consul prendra les mesures et fera les démarches nécessaires auprès des autorités locales pour que tout décès de sujet ottoman survenant dans son district lui soit notifié dans le plus bref délai, et que copie de l'acte du décès lui soit communiquée.

Il s'informerait des mesures prises par l'autorité locale pour sauvegarder la succession du défunt et, s'il le juge nécessaire, il se transporterait sur les lieux, avec l'autorisation de la Mission Impériale dont il relève, ou il déléguerait à cet effet un employé du Consulat.

CHAPITRE VI.

Actes divers.

Art. 70. Les Consuls légalisent les copies des actes reçus par eux ou déposés entre leurs mains, les actes et documents faits dans le pays de leur résidence lorsqu'ils doivent servir devant les autorités ottomanes et ceux qui expédiés par les autorités ottomanes doivent servir devant les autorités étrangères, à condition que ces derniers actes soient légalisés par un département du Gouvernement.

Art. 71. Pour les actes délivrés dans le pays de leur résidence et devant servir en Turquie les Consuls auront soin de légaliser seulement la signature de l'autorité gouvernementale la plus élevée, près de laquelle ils sont accrédités.

Art. 72. Les Consuls délivreront des actes de procuration générale ou spéciale à la requête des sujets ottomans ou étrangers.

Ils auront soin de s'assurer de l'identité du mandant au moyen de deux témoins n'appartenant pas au Consulat et qui signeront avec le mandant et le Consul.

Art. 73. Les Consuls délivrent des certificats de vie, d'origine ou pour tout autre motif à des Ottomans ou à des étrangers, en ayant soin de prendre toutes les mesures nécessaires pour que leur bonne foi ne soit pas trompée.

Art. 74. Les Consuls peuvent, à la requête des intéressés, dresser toute espèce de contrats ou conventions commerciales.

Ces contrats et conventions seront rédigés en Turc ou en Français sans interlignes, lacunes ou ratures.

Les corrections et modifications dans les minutes se feront au

moyen d'apostilles au pied de l'acte et, au-dessus des signatures des parties, l'approbation de celles-ci sera mentionnée.

Art. 75. Les Consuls peuvent, à la requête des parties, juger arbitralement les différends en matière civile ou commerciale, surgis entre sujets ottomans ou entre ceux-ci et des étrangers et constituer, s'il y a lieu, un tribunal arbitral qu'ils président. Dans ce cas les parties seront préalablement tenues de signer un compromis, par lequel elles renoncent à tout appel par-devant les tribunaux locaux, et autorisent le Consul à procéder à la composition à l'amiable du différend sans formalités judiciaires, à condition que les lois du pays ne s'y opposent pas. Pour les différends en matière criminelle, les Consuls s'en référeront à la décision du Ministère Impérial ou de la Mission dont ils relèvent.

Art. 76. Les Consuls paraphent, quand ils en sont requis, les livres des commerçants ottomans.

Art. 77. Les protêts pour refus d'acceptation ou de paiement des lettres de change et des billets à ordre pourront être faits par les Consuls, si cela est conforme aux lois du pays. Dans tous les cas, il y aura deux témoins.

Art. 78. Les Consuls communiqueront sans frais aux intéressés les citations et sentences émanant des tribunaux ottomans ou étrangers.

Art. 79. Les Consuls sont autorisés à exécuter les commissions rogatoires qui leur sont adressées par les tribunaux étrangers afin de procéder à des visites, expertises et examens de témoins, ainsi qu'à recevoir les déclarations des sujets ottomans établis ou de passage dans leurs districts consulaires.

Les témoins sujets ottomans doivent prêter serment, le cas échéant, par-devant le Consul en observant les formalités prescrites par la loi ottomane. Procès-verbal en sera dressé et communiqué au Ministère Impérial.

Si les témoins appartiennent à la sujétion étrangère, ils prêteront serment par-devant le tribunal local conformément à la loi du pays. Dans ce cas le procès-verbal est transmis au tribunal ottoman compétent.

Art. 80. En cas de faillite ou de banqueroute d'un négociant ottoman, le Consul se bornera à surveiller les opérations afin de sauvegarder les droits des créanciers ottomans absents s'il y en a.

Art. 81. Les Consuls reçoivent les actes et contrats entre sujets ottomans, lorsqu'ils en sont requis, et en se conformant aux dispositions du règlement sur le notariat.

Art. 82. Dans les susdits actes, les Consuls énoncent en lettres et sans abréviations l'année, le mois, le jour et le lieu, ainsi que les sommes qui font l'objet de l'obligation, libération ou disposition.

Art. 83. Avant la signature, les actes seront préalablement lus et expliqués aux parties, le cas échéant, par l'entremise d'un drogman.

Art. 84. Les actes notariés seront reçus en présence de deux témoins mâles majeurs.

La signature des parties, des témoins et du Consul sera apposée au pied de l'acte ; s'il y a plusieurs rôles, chacun sera signé par le Consul.

Art. 85. Aucun acte ne peut être reçu sans que l'identité des parties ne soit constatée.

CHAPITRE VII.

Testaments.

Art. 86. Les Consuls reçoivent les testaments publics et ceux faits sous forme secrète en observant les formalités prescrites par la loi ottomane.

Si le testateur de la religion musulmane, après avoir fait son testament oral, venait à décéder, le Consul sans en entreprendre l'exécution se bornera de signaler le fait au Ministère Impérial par l'entremise de la Mission Impériale dont il relève.

Art. 87. Le Consul recevra en dépôt les testaments olographes présentés par le testateur. Il sera dressé procès-verbal du dépôt, qui sera signé par le Consul, le testateur et par deux témoins.

Art. 88. A l'instance de quiconque croira y avoir intérêt, le Consul recevra en dépôt, en présence de deux témoins, le testament olographe d'un sujet ottoman décédé, et dressera procès-verbal du dépôt signé par le requérant, le Consul et les témoins.

Art. 89. Si le testateur demande le retrait du testament secret ou olographe déposé, le Consul, après s'être assuré particulièrement de l'identité de la personne, dressera procès-verbal de la restitution en présence du testateur et de deux témoins.

Art. 90. Le Consul transmettra au Ministère des Affaires Étrangères copie légalisée d'un testament public, de l'acte de consignation d'un testament secret et du procès-verbal d'un testament olographe.

Art. 91. Les témoins requis pour les testaments doivent savoir écrire et ne pas appartenir au Consulat.

CHAPITRE VIII.

Succession.

Art. 92. Les Consuls informeront immédiatement le Ministère des Affaires Étrangères et la Mission Impériale dont ils relèvent du décès d'un sujet ottoman survenu dans leurs circonscriptions et de l'ouverture d'une succession.

Art. 93. Les Consuls s'abstiendront de toute intervention en matière de succession lorsqu'il existe sur les lieux un exécuteur testamentaire, les héritiers ou leurs mandataires.

Art. 94. Les Consuls ne pourront accepter de procuration pour

recouvrement, administration ou liquidation de succession sans l'autorisation spéciale du Ministère des Affaires Étrangères. En cas d'autorisation le Consul prélèvera au profit du Trésor Impérial un droit de 2½% sur les recouvrements qu'il opérera.

Art. 95. En cas d'absence sur les lieux d'un exécuteur testamentaire ou d'un mandataire dûment autorisé, et dans le cas où les héritiers seraient mineurs ou interdits, le Consul, de concert avec les autorités locales, nommera un tuteur selon les dispositions de la loi ottomane si les lois du pays ne s'y opposent pas. S'il n'y a pas possibilité de nommer un tuteur, le Consul est tenu d'en assumer les fonctions d'urgence et d'en référer à la Mission Impériale et au Ministère des Affaires Étrangères.

Art. 96. Le tuteur nommé et demeurant à l'étranger pourvoit également aux intérêts que le mineur ou l'interdit pourrait avoir dans l'Empire.

Les fonctions du tuteur cessent aussitôt que sa révocation, basée sur motif légitime, lui est notifiée.

De même les fonctions du tuteur cessent lorsque les héritiers mineurs atteignent l'âge de majorité, ou qu'ils sont en état de disposer, ou bien par la levée du séquestre, s'ils sont interdits. Si les mineurs rentrent en Turquie, il sera pourvu à la nomination d'un autre tuteur.

Art. 97. Le Consul agissant seul ou de concert avec l'autorité locale dressera inventaire détaillé de la succession. Lors de la levée des scellés et en l'absence d'ayants droit à la succession ou de leurs mandataires, le Consul prendra possession des biens et procédera à la liquidation, par voie d'enchères publiques, à l'exception toutefois des objets dont la vente peut léser les intérêts des héritiers absents. Les valeurs jointes au produit de la liquidation seront inscrites au registre du dépôt n° 12 et conservées comme telles dans la chancellerie. Il est bien entendu toutefois que les Consuls s'abstiendront de toute vente de biens immobiliers sis à l'étranger.

Art. 98. Le Consul est autorisé à prélever sur la succession liquidée :

(a) Le montant des frais de traitement médical, loyer et nourriture dûs par le sujet ottoman décédé ;

(b) Les frais d'inhumation ;

(c) Les droits de chancellerie d'après le tarif.

Le compte acquitté des frais payés figurera au dossier de la succession.

Art. 99. Le Consul s'abstiendra de tout acte pouvant, d'après les lois du pays, entraîner sa responsabilité pour les dettes que le défunt aura pu contracter en dehors de celles mentionnées dans l'article précédent.

Art. 100. La succession sera remise aux ayants droit ou à leur fondé de pouvoir dûment autorisé sur la présentation

d'une autorisation légale émanant de l'autorité judiciaire compétente.

Procès-verbal sera dressé de la remise de la succession.

Art. 101. Après une année et un jour révolus aucune réclamation concernant la succession n'étant présentée, et aucune opposition n'étant faite, le Consul en informera la Mission Impériale et le Ministère des Affaires Étrangères qui aviseront.

Art. 102. Sont réservées aux magistrats siégeant dans l'Empire :

1° Les mesures relatives aux légitimations ;

2° Les homologations, approbations ou autorisations des contrats ou actes quelconques qui concernent des biens immeubles existant dans l'Empire ou des droits garantis sur lesdits immeubles.

Néanmoins dans ces cas les Consuls pourront recevoir l'acte qui doit être homologué, approuvé ou autorisé, procéder aux explorations et à tous les autres actes préliminaires qui leur sont indiqués et requis.

Art. 103. Les Consuls informeront la Mission Impériale dont ils relèvent, ainsi que le Ministère des Affaires Étrangères de la présence dans leur circonscription de personnes se trouvant dans le cas d'être soumises à l'interdiction ou autrement juridiquement incapables d'administrer leurs biens.

Ils prendront d'urgence les mesures que ce cas pourrait exiger, en attendant la décision des autorités dont ils relèvent.

Art. 104. Dans les postes consulaires où il y a un Chancelier, le Consul peut le charger de remplir la partie qu'il juge convenable des attributions déterminées dans les présentes instructions.

SECTION III.

Navigation.

CHAPITRE I^{er}.

Navires de guerre ottomans.

Art. 105. Les Consuls sont tenus de prêter aux navires de guerre ottomans toute l'assistance possible près des autorités locales.

Art. 106. Les Consuls demanderont l'assistance de la force publique pour s'assurer des déserteurs d'un navire de guerre ottoman et les remettre à bord.

Art. 107. Si le déserteur se présente volontairement après le départ de son navire, le Consul l'expédiera en Turquie comme rapatrié en lui retirant ses papiers et donnera avis au Ministère Impérial des Affaires Étrangères du nom du déserteur et du navire avec mention du premier port ottoman qu'il aura touché. Les papiers séquestrés seront également transmis audit Ministère pour être communiqués au département de la Marine.

30 MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Art. 108. Les Consuls doivent prêter aide et assistance aux matelots militaires malades laissés à terre. Ils doivent informer le Ministère Impérial des Affaires Étrangères de leur départ avec mention de leur nom, du nom du navire qui les aura transportés et de celui du premier port ottoman que le navire touchera. Le Consul aura soin de leur retirer leurs papiers qu'il transmettra au dit Ministère.

Art. 109. En cas de décès de matelots militaires ou d'autres sujets musulmans, le Consul fera les démarches pour qu'un endroit convenable soit désigné pour servir de cimetière musulman.

Art. 110. En cas de troubles ou de guerre civile, le Consul adoptera, tant pour protéger ses ressortissants que pour sauvegarder l'hôtel consulaire, les mêmes mesures que ses collègues des puissances amies auront prises dans le même but.

Art. 111. Le Consul fera un rapport circonstancié qu'il transmettra à la Mission Impériale, dont il dépend, sur les mesures qu'il aura prises à cet égard en y ajoutant ses appréciations sur les dispositions ultérieures qu'il convient de prendre du dehors, il attendra, toutefois, les instructions qui lui seront transmises sur ce dernier point.

Art. 112. Le Consul procédera au sauvetage des ancres, chaînes, corps morts, bouées, mâts, embarcations, etc., abandonnés par un navire de guerre ottoman, après son départ, à condition que le produit de la vente de ces objets couvre les frais de sauvetage.

Art. 113. Les objets recouvrés seront immédiatement vendus aux enchères publiques. Les frais de recouvrement seront déduits du prix obtenu, et le reste transmis, avec un procès-verbal constatant ces opérations, au Ministère Impérial des Affaires Étrangères.

CHAPITRE II.

Expéditions des navires ottomans et visa des patentes des navires étrangers.

Art. 114. Le Consul fera les démarches nécessaires auprès des autorités maritimes de sa circonscription et au besoin par l'intermédiaire de la Mission Impériale, pour que l'arrivée dans le port de tout navire ottoman lui soit signalée.

Art. 115. Tout capitaine ottoman qui arrive dans un port où se trouve un Consulat de Turquie est tenu de s'y présenter dans les 24 heures qui suivent son arrivée pour faire son rapport et y déposer ses papiers de bord conformément à l'art. 59 du Code de commerce maritime; il sera perçu une amende de Ps. 100 à Ps. 500 des capitaines qui auront contrevenu à cette prescription.

Le capitaine qui aura quitté le port à l'insu du Consul et sans avoir exhibé ses papiers sera passible d'une amende de Ps. 500 à Ps. 1000.

Art. 116. Afin d'infliger l'amende indiquée dans l'article précédent le Consul s'informerá du nom du capitaine qui aura encouru cette pénalité, ainsi que du nom de son navire pour le communiquer au Ministère Impérial.

Art. 117. Si le Consul parvient á découvrir le capitaine qui aura contrevenu aux prescriptions de l'article susmentionné il aura droit de lui interdire toute opération et de ne pas délivrer l'expédition, dans le cas où le capitaine se refuserait de payer les droits de chancellerie et l'amende dont il est passible.

Art. 118. Le capitaine ne peut faire aucune opération sans avoir fait au préalable son rapport au Consul á moins qu'un danger imminent ne menace de détériorer le chargement.

Art. 119. Tout capitaine au long cours est tenu d'avoir á son bord, le journal du bord indiqué á l'art. 38 du Code de commerce maritime, le libretto mentionné á l'art. 39, le procès-verbal d'experts mentionné á l'art. 40, ainsi que les actes énumérés á l'art. 41 du même code, savoir :

- 1° Acte de propriété ou ampliation légalisée ;
- 2° Acte de nationalité ;
- 3° Rôle d'équipage ;
- 4° Acte de chargement ou contrat d'affrètement ;
- 5° Le manifeste ;
- 6° Permis de douane ;
- 7° Permis de navigation ;
- 8° Un exemplaire du Code de commerce maritime.

Art. 120. Le rôle d'équipage mentionné sous le n° 3 doit être dressé á l'étranger par les Consuls.

Art. 121. En faisant l'expédition d'un navire, le Consul apposera son visa simple au journal du bord sous réserve.

Art. 122. Les Consuls délivreront aux capitaines des navires dont ils ont fait l'expédition, un reçu signé et muni du sceau officiel, énumérant tous les droits perçus par eux.

Art. 123. Le Consul veillera dans la mesure du possible á ce que, selon les principes admis, aucun employé de la douane locale ou de la police ne pénètre á bord d'un navire ottoman sans la présence d'un employé du Consul.

Ils accréditeront au besoin et á la requête des capitaines un courtier maritime connu de la localité pour éviter toute perte de temps et pour prêter son concours au capitaine ottoman auprès des autorités locales.

Art. 124. Les Consuls font la police á bord des navires marchands ottomans, tant qu'il n'y a pas de navire de la marine impériale dans le port.

Art. 125. Les capitaines, officiers et matelots de la marine marchande ottomane sont tenus de considérer le Consul comme leur supérieur et d'obéir aux ordres, sommations ou injonctions que le Consul pourra leur faire légalement.

32 MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Toutefois les capitaines auront le droit d'exiger que ces ordres leur soient donnés par écrit.

Art. 126. Le capitaine ayant déclaré son intention de partir, le Consul sera responsable des conséquences de tout retard dans l'expédition du navire se produisant 24 heures après ladite déclaration.

En outre le Consul ne pourra refuser aux capitaines des navires ottomans ou étrangers qui, se trouvant dans l'obligation de quitter le port, s'adresseraient au Consulat à n'importe quelle heure, de délivrer l'expédition aux premiers et de viser la patente de santé aux derniers.

Art. 127. Les capitaines des navires ottomans ou étrangers qui partent pour un port de l'Empire, sont tenus de faire viser au Consulat ottoman, s'il y en a, les patentes de santé qui leur seront délivrées par les autorités de leur provenance.

Art. 128. Pour s'informer des bateaux à vapeur et des navires qui transportent des armes, de la poudre et de la dynamite, les Consuls demanderont aux capitaines copies légalisées des manifestes de sortie lesquelles seront déposés à la Chancellerie. Les Consuls feront séquestrer, s'ils le jugent nécessaire, par les autorités locales les armes ainsi que toutes matières inflammables et aviseront le Ministère Impérial en attendant ses instructions.

Art. 129. Les Consuls signaleront par télégraphe, aux autorités des ports ottomans, les navires qui s'y rendront sans exhiber ou déposer leur manifeste et sans faire viser leur patente de santé aux Consuls.

CHAPITRE III.

Crimes ou délits commis à bord d'un navire ottoman.

Art. 130. Tout crime ou délit commis par un sujet ottoman à bord d'un navire ottoman en pleine mer sera jugé et puni par un tribunal de l'Empire.

Art. 131. Le Consul procédera dans le plus bref délai à l'instruction de l'affaire criminelle, il dressera procès-verbal de son enquête, et en dressera copie légalisée au Ministère des Affaires Étrangères, par l'entremise de la Mission Impériale.

Art. 132. Si le prévenu est reconnu coupable, le Consul l'expédiera en Turquie soit par un navire de guerre, soit par un navire marchand ottoman.

Il transmettra par voie ordinaire au Ministère des Affaires Étrangères le dossier entier de l'affaire avec les pièces de conviction.

Art. 133. Le capitaine se rendant en Turquie ne peut aucunement refuser d'embarquer un nombre d'accusés inférieur à la moitié de son équipage, il répond des prisonniers qui lui sont confiés et est autorisé à prendre envers eux toutes les mesures de précaution

qu'il croira nécessaires. Il sera fait mention sur ses papiers de bord savoir : sur le rôle d'équipages et sur la patente de santé du nombre des accusés embarqués d'office.

Art. 134. Le Ministère Impérial de la Police doit rembourser au capitaine les frais de nourriture que ces accusés pourraient lui occasionner pendant le cours du voyage pourvu que ces frais ne dépassent pas les limites fixées par le règlement concernant les établissements pénitentiaires.

Art. 135. Tout crime ou délit commis par un étranger sur un autre étranger, à bord d'un navire ottoman, en pleine mer, sera déclaré par le Capitaine au Consul qui fera remettre le prévenu entre les mains de l'autorité consulaire dont il relève, ou de l'autorité locale, si le prévenu appartient au pays de résidence du Consul, avec un rapport du capitaine et toutes les pièces de conviction.

Art. 136. Le capitaine et l'équipage d'un navire ottoman ne pourront pas refuser leur témoignage par-devant une autorité judiciaire ou consulaire étrangère, à condition qu'aucun retard ne soit apporté de ce chef au départ du navire. En cas de retard le Consul assistera l'équipage et réclamera les indemnités auxquelles il a droit selon l'usage établi.

Art. 137. Tout étranger ayant commis un crime ou délit, à bord d'un navire ottoman, en pleine mer, sur un sujet ottoman, sera jugé dans l'Empire. Le Consul procédera à l'instruction comme dans le cas précédent et expédiera l'accusé en Turquie avec le dossier de l'affaire.

Art. 138. Tout crime ou délit commis à bord d'un navire ottoman dans un port ou une rade de la circonscription consulaire par un étranger sur un sujet ottoman sera déferé à l'autorité judiciaire locale.

Art. 139. Le Consul aura soin de se porter partie civile au nom de la victime ou des héritiers absents, si les lois du pays le permettent. Il apportera au procès tous les éléments susceptibles d'assurer l'action de la justice. Il fera parvenir au Ministère des Affaires Étrangères, les sommes qu'il sera dans le cas de percevoir pour les ayants droit absents à titre de dommages-intérêts.

Art. 140. Tout crime ou délit commis à terre ou à bord d'un navire ottoman ou étranger par le capitaine ou l'équipage d'un navire ottoman sera déferé aux autorités judiciaires locales.

CHAPITRE IV.

Différends entre Capitaines et matelots, déserteurs et malades.

Art. 141. Le Consul pourra aplanir à l'amiable les différends surgis entre le capitaine et les matelots d'un équipage ottoman.

Art. 142. Les contestations concernant les gages du capitaine, officiers et matelots seront jugées d'après les conditions mentionnées

34 MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

dans le rôle d'équipage ou suivant les stipulations des parties. A défaut de stipulation ou de mention sur le rôle d'équipage, le différend sera jugé selon les usages établis à l'endroit où ces gens ont pris service à bord.

Art. 143. Dans le cas où un matelot tombe malade, est blessé ou devient infirme, et ne peut, craignant un danger, continuer le voyage, le capitaine est tenu de le débarquer pour le faire soigner à terre et de déposer au Consulat ses frais de traitement et de nourriture, ainsi que ses frais de retour en cas de rétablissement, ou ses frais d'inhumation en cas de mort, ou bien de le pourvoir d'un garant pour les payer.

En outre les gages du malade continueront à courir non seulement jusqu'à son rétablissement, mais encore jusqu'au jour où il sera retourné au port où il avait pris le service à bord.

Art. 144. En dehors des cas prévus par la loi il n'est pas permis au capitaine de débarquer de son navire les matelots qui s'y trouvent.

Art. 145. Les matelots inscrits sur le rôle d'équipage auront droit à réclamer une indemnité selon l'art. 180 du Code de Commerce maritime s'ils prouvent qu'ils ont été débarqués et mis hors de service pour un motif illégal.

Art. 146. Sur l'avis du capitaine le Consul recherchera, en se servant au besoin de la force publique, les déserteurs d'un navire ottoman et les réintègrera à bord.

Art. 147. Les Consuls peuvent forcer le capitaine de payer les dettes que les matelots auront contractées avec l'autorisation ou la garantie de leur capitaine.

CHAPITRE V.

Transfert ou propriété d'un navire.

Art. 148. Tout sujet ottoman peut acquérir la propriété d'un navire étranger en accomplissant les conditions applicables aux navires ottomans et en se conformant aux dispositions de l'art. 2 du Code de Commerce maritime.

Art. 149. La vente volontaire à l'étranger de la totalité ou d'une partie d'un navire ottoman avant ou pendant le cours du voyage aura lieu par-devant le Consul qui doit en dresser l'acte. A défaut de cette formalité la vente est considérée comme nulle et non avenue.

S'il n'y a pas de Consul dans les lieux où la vente s'est effectuée, elle peut avoir lieu par-devant les autorités locales, à condition que ces dernières en informent immédiatement le Consulat ottoman le plus proche.

Art. 150. Les Consuls doivent procéder à l'enregistrement des papiers relatifs au transfert du navire dont la vente a été faite suivant le cas déterminé par l'article précédent.

Art. 151. Le capitaine ne peut procéder, en aucun cas, à la vente d'un navire sans avoir l'autorisation des propriétaires, à moins qu'il ne soit légalement constaté que le navire n'est pas en état de continuer le voyage. Toute vente contraire à cette prescription sera considérée comme nulle et non avenue et le capitaine sera obligé de payer les dommages-intérêts.

Pour constater l'incapacité d'un navire pour le voyage le Consul doit nommer des experts qui dresseront procès-verbal à cet effet auquel cas on peut procéder à la vente du navire aux enchères publiques, si on n'obtient même pas l'autorisation des propriétaires.

Art. 152. Les Consuls feront les démarches nécessaires auprès des autorités des localités éloignées de leur résidence afin qu'elles aient à leur transmettre les papiers de bord, surtout la patente de nationalité des navires ottomans vendus aux étrangers.

Art. 153. En cas de vente volontaire d'un navire ottoman, à un ou plusieurs sujets ottomans, le Consul, avant d'en recevoir l'acte, aura soin d'exiger les preuves de l'adhésion du propriétaire ou des copropriétaires, en tenant compte des délibérations de la majorité des intéressés.

Les actes de procuration ou autres constituant ces preuves seront transmis au Ministère des Affaires Étrangères.

Art. 154. Si le navire a été vendu à un ou plusieurs étrangers, le Consul retirera les papiers de bord et les enverra au Ministère Impérial de la Marine par le canal du Ministère des Affaires Étrangères. Le capitaine est tenu de justifier par écrit de l'absence de l'un des documents de bord requis ; il affirmera sous serment qu'aucune obligation ou engagement concernant la propriété du navire ou des sommes garanties par elle n'était mentionné sur le document absent.

Art. 155. Le Consul signalera au Ministère des Affaires Étrangères tous les cas de contravention en matière de vente de navires ottomans et fournira tous les détails concernant les navires ottomans qui, ayant changé de pavillon, n'ont pas rendu la totalité ou une partie de leurs papiers ottomans, surtout la patente de nationalité.

Art. 156. L'équipage d'un navire ottoman vendu sera expédié en Turquie aux frais du vendeur prélevés sur le prix de vente. A défaut de toute autre convention à l'amiable, les gages des matelots seront calculés sur le temps nécessaire pour accomplir le voyage de retour en Turquie.

Art. 157. Dans le cas où un sujet ottoman achèterait ou ferait construire un navire dans la circonscription d'un Consulat, le Consul délivrera au navire un passavant, pour qu'il soit autorisé à hisser le pavillon ottoman.

Le Consul peut également autoriser le navire à se rendre, par voie indirecte, dans un port de l'Empire, mais mention doit en être faite sur le passavant.

Art. 158. Le passavant délivré par le Consul n'a pas de valeur

que jusqu'à l'arrivée du navire dans un port ottoman, où il sera chargé contre des papiers réguliers selon les prescriptions du Code de Commerce maritime.

Art. 159. Le commandement d'un navire acheté ou construit à l'étranger sera donné autant que possible à un capitaine ottoman et, à son défaut, à un étranger connaissant la langue parlée par la majorité de l'équipage.

L'équipage sera autant que possible composé de sujets ottomans.

Art. 160. Après avoir délivré le passavant susmentionné, le Consul en informe immédiatement le Ministère Impérial de la Marine par le canal du Ministère des Affaires Étrangères en lui transmettant :

- 1° Copie du passavant délivré et le rôle d'équipage ;
- 2° Copie légalisée de l'acte de propriété ou contrat d'achat, fait ou légalisé en Chancellerie, ou de l'acte de libération, si le navire a été acheté aux enchères publiques ;
- 3° Certificat que le navire ne bat plus le pavillon qu'il avait précédemment ;
- 4° Procès-verbal de jaugeage opéré par un expert délégué par le Consul ;
- 5° Déclaration de l'armateur, du propriétaire ou de leur représentant indiquant le district maritime dans lequel le navire doit être inscrit.

Art. 161. Si un capitaine déclare avoir perdu ses papiers de bord, le Consul, après s'être assuré que la perte n'est pas simulée, pourra délivrer, comme il a été indiqué plus haut, un passavant devant servir jusqu'au retour du navire dans un port de l'Empire.

Art. 162. Le Consul ne peut délivrer le passavant que si le capitaine affirme par serment que l'acte de propriété ne contenait aucune annotation relative à des actes pouvant transférer ou refuter la propriété du navire, ou concernant des contrats de gage ou prêts à la grosse, etc., et il mentionnera sur le passavant toutes les annotations déclarées par le capitaine.

Art. 163. En temps de guerre, le Consul veillera avec le plus grand soin à ce qu'il ne se produise dans sa circonscription de ventes ou d'achat simulés de navires appartenant aux puissances belligérantes et que le pavillon ottoman puisse ainsi être abusivement arboré.

Art. 164. Les Consuls sont tenus d'informer les capitaines des difficultés qu'ils pourront rencontrer, soit sur leur route, soit à leur destination, par suite d'opérations des flottes ou des mesures sanitaires.

Ils supporteront toutes les conséquences fâcheuses d'une négligence à cette disposition.

CHAPITRE VI.

État civil à bord des navires ottomans.

Art. 165. Le capitaine d'un navire marchand ottoman déclarera au Consul les naissances et les décès survenus à bord de son navire pendant le voyage: le Consul, après avoir fait l'inscription aux registres respectifs, dressera procès-verbal de cette déclaration qui sera transmis au Ministère Impérial des Affaires Étrangères.

Art. 166. A l'exception des objets précieux, les effets constituant la succession d'un matelot ou passager ottoman, décédé à bord d'un navire ottoman ou étranger, seront vendus aux enchères publiques, selon les prescriptions de la seconde partie de ces instructions concernant les successions.

Art. 167. Les effets, espèces et objets précieux formant la succession d'un matelot ou passager étranger seront remis contre quittance à l'autorité consulaire dont dépendait le défunt ou aux autorités locales, si le défunt appartenait au pays de résidence du Consul.

Art. 168. Le Consul ne recevra en dépôt la succession d'un sujet étranger, remise par le capitaine ottoman, qu'après en avoir dressé l'inventaire en triple original qui doit être signé par le Consul et le capitaine. L'un des originaux sera remis à l'autorité locale ou au Consul étranger qui reçoit la succession; le second muni du reçu de ladite autorité sera déposé aux archives, le troisième également muni dudit reçu restera près du capitaine.

Art. 169. Dans le cas où aucun représentant de l'autorité dont relevait le défunt sujet étranger ne se trouverait sur les lieux, la succession liquidée sera expédiée immédiatement au Ministère des Affaires Étrangères.

Art. 170. En cas de mort du capitaine d'un navire marchand ottoman et en l'absence sur les lieux du propriétaire du navire ou d'un de ses représentants dûment autorisé, le Consul prendra connaissance des ordres écrits que le défunt pouvait conserver et tiendra sous sa garde tous les papiers de bord.

Art. 171. Le Consul informera de ce fait le propriétaire et l'invitera à nommer un autre capitaine. Si la réponse est retardée par suite d'un cas de force majeure de façon à nuire aux intérêts du navire, le Consul procédera à la nomination du nouveau capitaine selon les dispositions de l'art. 159.

Art. 172. Les gages ou les parts revenant aux matelots décédés seront versés entre les mains du Consul et feront partie de la succession. Le montant des gages ou parts du capitaine décédé sera constaté, si c'est possible, par le Consul et mentionné dans une déclaration jointe à l'inventaire de la succession.

CHAPITRE VII.

Avaries et sauvetages.

Art. 173. En cas d'avaries générales déterminées par les articles du chapitre XII du Code de Commerce maritime, ou en cas de sauvetage ou de naufrage d'un navire, le Consul recueillera les dispositions de l'équipage et des passagers et recherchera par tout autre moyen les causes qui peuvent justifier l'incident ou l'avarie. Il transmettra au Ministère Impérial copie légalisée du rapport du capitaine, en faisant mention du département maritime auquel le navire appartient, il fera un rapport détaillé de toutes les circonstances qui ont accompagné l'affaire et des cas de décès ou d'absence de marins ou de passagers.

Art. 174. En cas d'avaries générales les Consuls dresseront avec le concours du capitaine l'inventaire de la perte subie et nommeront des experts afin d'en fixer la valeur. Ils se conformeront aux dispositions du chapitre XII et de celles contenues dans la seconde section du même chapitre du Code de Commerce maritime, à l'effet de procéder au partage *au prorata*.

Art. 175. L'intervention consulaire dans les affaires de sauvetage d'un navire naufragé est subordonnée aux conventions, si elles existent, ou, à défaut de conventions, aux usages du pays.

Art. 176. Toutefois le Consul s'abstiendra d'intervenir dans les affaires de sauvetage lorsqu'il se trouvera sur les lieux des personnes, sociétés ou corporations intéressées, ou leurs agents, à moins que l'un de ces intéressés n'en fasse la demande formelle par écrit, n'avance les fonds nécessaires ou n'offre caution pour assurer le payement des frais, si la valeur des objets sauvés ne suffit pas à les couvrir.

Art. 177. En l'absence du propriétaire du navire ou du chargement, du capitaine ou patron du subrécargue des assurances ou de toute autre personne ayant caractère légal pour les représenter et dans le cas où il résulterait de la déclaration des experts que le produit de la vente des objets à sauver pourra excéder les dépenses nécessaires au sauvetage, le Consul devra, personnellement ou par délégation, ordonner, entreprendre et diriger toutes les opérations qui n'admettent pas de délai et qui peuvent empêcher la perte totale et le dommage du navire ou du chargement. Dès que le nom du navire et du propriétaire auront été connus, le Consul avertira directement ce dernier du naufrage et invitera à intervenir personnellement ou par procuration. Le Consul suspendra toute intervention lorsque le propriétaire ou son représentant se sera présenté au Consulat.

Art. 178. Les cas de naufrages, échouements, avaries générales soufferts par les navires marchands ottomans, seront signalés par le Consul au Ministère des Affaires Étrangères avec mention du département maritime auquel le navire appartient.

Art. 179. Les frais de sauvetage seront couverts par le prix de vente des objets sauvés.

Les frais d'entretien et de rapatriement de l'équipage seront portés sur le compte *secours et rapatriements* ; si la somme retirée de ladite vente ne les couvre pas.

Art. 180. Le capitaine ne pourra entreprendre la réparation de son navire sans l'autorisation écrite du Consul. Le Consul, assisté de trois experts assermentés, choisis parmi les marins de la localité ou étrangers, procédera à bord même à une enquête minutieuse sur les causes qui ont produit l'avarie ; il s'assurera surtout de ce qu'elle ne soit pas simulée.

Art. 181. Selon le résultat de l'enquête, le Consul fixera avec le concours des experts, la valeur des réparations à faire et rendra une ordonnance autorisant le capitaine à y procéder.

L'autorisation sera signée par le Consul et les experts ; copie en sera délivrée au capitaine.

Art. 182. S'ils se trouvent sur les lieux le propriétaire du navire ou son mandataire, le Consul se bornera à surveiller leurs opérations, pour éviter qu'il ne se produise aucune fraude au détriment des assureurs ou autres intéressés.

Art. 183. Les réparations achevées, le Consul procédera, avec les experts, à leur vérification à bord et si elles sont conformes au devis il visera, en les approuvant, les comptes du capitaine signés également par les experts.

SECTION IV.

Instructions spéciales pour les Consuls honoraires.

CHAPITRE UNIQUE.

Dispositions générales.

Art. 184. La tenue officielle (*setri et fez*) de rigueur pour les fonctionnaires rétribués, est aussi prescrite aux Consuls honoraires, toutes les fois que ceux-ci auront à faire des visites officielles, ou qu'ils assisteront à des bals, dîners ou soirées officiels.

Art. 185. Tous les actes et correspondances des Consuls honoraires seront inscrits dans les registres, conformément aux modèles fournis par le Ministère Impérial.

Art. 186. Les différentes catégories d'actes de ces Consuls pourront être inscrits dans plusieurs registres comme il est indiqué dans l'article précédent, ou réunis en un seul, selon les besoins du service.

Art. 187. Les états de comptabilité des Chancelleries honoraires seront tenus comme ceux des Consuls rétribués sur un modèle uniforme fourni par le Ministère des Affaires Étrangères.

Les Consuls honoraires qui se trouveront dans l'impossibilité

40 MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

d'envoyer chaque trimestre leurs états, pourront le faire par semestre ou à la fin de chaque année.

Art. 188. En cas de décès d'un sujet ottoman, de naufrage ou d'avarie, les Consuls honoraires informent le fonctionnaire consulaire rétribué dont ils relèvent ou à son défaut la Mission diplomatique dont ils dépendent.

Art. 189. Ils ne peuvent recevoir des dépôts volontaires; ils transmettent au Consul rétribué ou à la Mission Impériale dont ils dépendent les fonds et les objets précieux qu'ils sont dans le cas de recevoir.

Art. 190. Ils peuvent procéder à l'arrangement à l'amiable des différends qui leur sont soumis: mais ils devront transmettre aux Consuls dont ils dépendent copie de l'arrêt qu'ils auront prononcé.

Art. 191. Les articles de cette instruction non modifiés par les dispositions de ceux contenus dans ce chapitre unique continueront à servir également de règle aux Consuls honoraires.

TITRE XLII^A

CÉRÉMONIAL DIPLOMATIQUE ET CONSULAIRE

En 1881 la S. Porte remettait aux Missions étrangères, dans une note verbale du 10 octobre 1881, un Ordre grand-véziriel du 1 Zilka. 1298 réglant le cérémonial à observer en province par les autorités locales envers les consuls et les agents diplomatiques en voyage. Ce règlement prétendait assimiler le cérémonial pour les consuls à celui suivi dans les pays européens en leur déniait formellement toute position officielle, en même temps que, se basant sur l'art. 5 du Règlement du Congrès de Vienne de 1815, il simplifiait les cérémoniaux d'usage envers les représentants étrangers.

Les Missions protestèrent (note verb. id., 20 nov. 1881), soutenant que les Consuls en Turquie sont revêtus d'un caractère diplomatique, et prétendant que les dispositions du Congrès de Vienne sont hors de cause parce que la Turquie n'est entrée dans le concert européen qu'en 1856; enfin que le refus des honneurs militaires aux Ambassadeurs pourrait nuire à leur prestige aux yeux de la population. La question n'a reçu de solution que lors de la promulgation du règlement suivant :

TEXTE XLII^A.

Cérémonial consulaire, 7 Sef. 1308.
instructions, 10-22 sept. 1890.
note verb. circ. 2 avr. 1891.

[communiqué aux Missions.]

[traduction officielle.]

A l'arrivée à son poste d'un Consul Général, Consul ou Vice-Consul nommé par une Puissance amie dans une ville ou localité de l'Empire, le Vali au chef-lieu de la province, les Mutessarifs, dans les sandjaks, et les Kaimakams, dans les kazas, enverront

chez lui par pure courtoisie leur drogman ou, en son absence, un autre fonctionnaire ayant une position équivalente pour lui souhaiter la bienvenue ; cette visite aura un caractère privé et devra être faite en tenue ordinaire.

Les Consuls Généraux, Consuls ou Vice-Consuls, aussitôt qu'ils auront eu leur exequatur, se rendront en grand uniforme et avec leurs décorations au siège du Gouvernement où ils seront reçus par le Vali, le Mutessarif, en grand uniforme, ou par le Kaimakam, également en tenue officielle, s'il en a, et portant leurs décorations ottomanes ainsi que celles du pays de l'agent dont ils reçoivent la visite, s'ils en possèdent. Ils seront salués par la gendarmerie du Konak, et, dans les trois jours, le Gouverneur Général, Gouverneur ou Kaimakam rendra leur visite au Consulat personnellement, en grand uniforme et avec ses décorations. Les Consuls le recevront revêtus aussi de leur grand uniforme et avec leurs décorations (1).

Les jours anniversaires de la naissance et de l'avènement au Trône de Sa Majesté Impériale le Sultan, les Consuls Généraux, Consuls ou Vice-Consuls iront en tenue officielle présenter leurs félicitations au Vali, Mutessarif ou Kaimakam qui les recevront également revêtus de leur uniforme. Réciproquement et une fois dans l'année, le jour de la plus grande fête officielle de chaque État, le Gouverneur Général, le Gouverneur ou le Kaimakam se rendra en personne et en grande tenue au Consulat pour faire ses félicitations et sera reçu par le Consul Général, Consul ou Vice-Consul également revêtu de son uniforme. Aux Bairams, les Consuls Généraux, Consuls ou Vice-Consuls enverront leur drogman ou leur carte de visite pour féliciter le chef du Gouvernement local qui, par réciprocité, enverra le premier jour de l'an un fonctionnaire ou sa carte de visite au Consulat.

Les dispositions de la lettre vézirielle du 27 Redj. 1279 relative au cérémonial maritime et autres à observer les jours de fêtes souveraines et nationales sont maintenues (v. XLII^e).

(1) Min. des Aff. Étrangères, 12 Redj. 1287-1290. Arist., vol. IV, p. 24. circulaire.

Comme à l'arrivée des Consuls des Puissances étrangères à leur poste on salue dans certains endroits leur pavillon par des salves d'artillerie, et dans certains autres on s'en abstient, et comme cet usage ne se trouvant pas réglé par une mesure uniforme, occasionne des malentendus et des inconvénients, il a été décidé de soumettre à une règle générale et uniforme ce cérémonial, et en conséquence dorénavant, lorsqu'un Consul étranger, arrivant à son poste, hisserait le pavillon de son Gouvernement, au lieu de tirer des salves d'artillerie, il suffira de saluer en hissant également le pavillon sur les fortifications ; dans les localités où il ne se trouverait pas de fortifications et par conséquent de pavillons, les fonctionnaires du Gouvernement rendront selon l'usage une visite au Consul.

Cette décision ayant été communiquée et recommandée à tous les vilayets, Votre Excellence est priée également, en cas de besoin, de se conformer à la décision précitée.

A l'arrivée au chef-lieu de leur Gouvernement des Gouverneurs Généraux, Gouverneurs ou Kaimakams nouvellement nommés, les Consuls Généraux, Consuls ou Vice-Consuls y résidant feront une visite à ces fonctionnaires qui la leur rendront. Ces visites auront lieu en uniforme ou en habit civil au gré des Valis, Mutessarifs ou Kaimakams et seront rendues dans la même tenue. Les Gouverneurs Généraux et Gouverneurs en tournée rendront la visite que les Consuls ou Vice-Consuls résidant dans les localités qu'ils traversent leur auraient faite soit en personne, soit par un intermédiaire convenable si le temps matériel pour rendre la visite en personne leur fait défaut. Toutefois ces visites de la part des Consuls n'ont aucun caractère officiel ni obligatoire, mais une fois faites, elles devront être rendues.

Quant aux Agents consulaires, lors de leur nomination, ils se rendront au siège du Gouvernement en uniforme, s'ils en ont un, et seront reçus de même. Leur visite leur sera rendue par le drogman ou un autre fonctionnaire ayant une position équivalente qui sera envoyé à cet effet à l'agence également revêtu de son uniforme. Lesdits agents devront, aux jours de solennités officielles de l'Empire, se rendre en uniforme, s'ils en ont un, au siège du Gouvernement; réciproquement, le drogman de l'autorité locale ou un autre fonctionnaire de même rang leur sera envoyé en tenue officielle le jour de la fête officielle de leur pays. Les visites qu'ils feront aux Gouverneurs Généraux ou Gouverneurs nouvellement nommés leur seront également rendues par le drogman ou un fonctionnaire de même rang du Gouvernement. Mais si le chef de l'autorité locale est un kaimakam, il sera tenu de faire et de rendre les visites aux agents consulaires en personne.

Les visites qui seraient échangées par les Gouverneurs Généraux, Gouverneurs et Kaimakams dans leurs sièges respectifs avec les représentants diplomatiques accrédités près le Gouvernement Impérial qui voyageraient dans l'Empire se feront en tenue ordinaire. Si le représentant en voyage a rang d'Ambassadeur, le Gouverneur Général lui fera la première visite. S'il est Envoyé Extraordinaire, Ministre Résident ou Chargé d'Affaires, le Vali pourra attendre sa première visite, mais il enverra un employé supérieur de l'administration locale lui souhaiter la bienvenue. Quant aux remplaçants des Valis, en tant qu'ils n'auront pas rang de Muchir, aux Gouverneurs et aux Kaimakams, ils auront à faire la première visite au représentant en voyage quel que soit son rang diplomatique. Dans le cas où le remplaçant du Vali aurait rang de Muchir, ce sera à lui à faire la première visite à un Représentant en voyage ayant rang d'Ambassadeur et à attendre celle des Envoyés Extraordinaires, Ministres Résidents ou Chargés d'Affaires après les avoir fait complimenter.

En l'absence des Valis, Mutessarifs et Kaimakams, il incombe à leurs remplaçants officiels de se conformer à ce cérémonial.

TEXTE XLII².

Cérémonial maritime.

La S. Porte à l'Amb. d'Angleterre, 2 avr. 1887.
note verbale.

[extrait.]

J'ai eu l'honneur de recevoir la Note que V. E. a bien voulu m'adresser pour me demander quels sont les ports de l'Empire où les salves d'usage doivent être tirées pour saluer le pavillon national, et quels sont les rangs et titres de tous les fonctionnaires de marine, militaire, civils, établis à poste fixe dans ces ports.

Le Ministère de la Marine m'informe, en réponse, que les salves sont tirées en Turquie d'après les règles et usages en vigueur entre les Puissances maritimes⁽¹⁾.

Pour ce qui est des fonctionnaires dans les ports, ceux-ci n'étant pas toujours d'un même grade, le salut personnel qui leur est dû doit se faire en conformité des règles précitées, après vérification de leur titre et de leur rang.

TEXTE XLII³.

Cérémonial maritime aux fêtes des Souverains.

Instructions, 27 Redj. 1279-18 janv. 1863.
basées sur
lettres vézirielles, 29 Chab. 1275-4 avr. 1859.
confirmées par
ordre véziriel. 13 Mouh. 1298-1883. Kam.-i-Kav., p. 43.
[traduction officielle.]

Art. 1^{er}. Il sera procédé une fois dans l'année au cérémonial prescrit pour les jours de fête des Souverains amis à l'occasion de leurs fêtes patronymiques ou à l'anniversaire de leur avènement selon le jour ou le représentant de chaque souverain a l'usage de la fêter.

Art. 2. Dans le cas où il se trouverait dans un port de l'Empire un bâtiment de guerre appartenant à une Puissance qui y serait représentée par son Consul, le bâtiment de guerre impérial, s'il s'en trouve un dans le même port et s'il a plus de dix canons, répondra aux saluts d'artillerie du bâtiment étranger. La citadelle ou le fort se borneront à hisser le pavillon national. Si le vaisseau de guerre ottoman n'a pas plus de dix canons, il devra, d'après les usages maritimes, se borner à se pavoyer sans tirer des coups de canon ; la citadelle ou le fort seront tenus dans ce cas de tirer les salves d'usage et de hisser en même temps leur pavillon⁽¹⁾.

(1) Par note verb. du 7 mars 1903 la S. Porte a accepté le nouveau règlement pour salves maritimes promulgué par l'amirauté anglaise.

(2) Ce cérémonial est aujourd'hui limité à pavoyer les stationnaires.

Art. 3. Si la Puissance dont on fête le souverain n'a aucun bâtiment de guerre dans le port et qu'un bâtiment de guerre appartenant à un autre État tire des salves d'artillerie soit en l'honneur du souverain que l'on fête, soit à la place du bâtiment absent, le stationnaire impérial, s'il est présent et s'il a plus de 10 canons, aura à riposter conformément à la teneur de l'art. 2, et la citadelle ou le fort de l'endroit, s'il en possède, devront seulement hisser le pavillon. A défaut d'un bâtiment de guerre ottoman et dans le cas où celui qui serait présent ne posséderait pas plus de 10 canons, la citadelle ou le fort seront tenus de tirer les salves respectives et de déployer les couleurs nationales.

Art. 4. Dans les ports où il ne se trouverait aucun navire de guerre appartenant soit à l'État dont le souverain est fêté, soit à toute autre Puissance étrangère, le bâtiment de guerre ottoman qui serait présent ne pourra, d'après les usages maritimes, tirer des salves d'artillerie ni se pavoiser. La forteresse se bornera aussi dans ce cas à hisser son pavillon sans tirer des salves.

Art. 5. Dans les ports où il ne se trouverait aucun bâtiment de guerre ni ottoman ni étranger, et dans les villes sises à distance du littoral, la citadelle ou le fort devront seulement hisser leur pavillon, de même que les autorités locales sont tenues d'envoyer un fonctionnaire au Consul dont on fête le souverain pour lui présenter les félicitations d'usage, lorsque le Consulat aura arboré son pavillon.

TEXTE XLII^{4A}.

Funérailles Navales.

Notice de la S. Porte de 1882.

'Les autorités de Smyrne n'ont refusé la permission aux matelots du cuirassé "Sultan" de débarquer avec leurs fusils qu'en exécution de la mesure générale défendant le débarquement des soldats étrangers armés.'

TEXTE XLII^{4B}.

La S. Porte à l'Amb. d'Angleterre, 19 avr. 1892.
note verbale.

[extrait.]

'En vue de régler le cérémonial à observer dans les ports ottomans lors des funérailles des officiers de marine étrangers, la S. Porte vient d'inviter les autorités Impériales du littoral à autoriser à l'avenir, si la demande leur en est faite, le débarquement d'un certain nombre de soldats sans armes pour accompagner le convoi, et à faire tirer par des militaires ottomans les salves d'usage sur la tombe du défunt.

'Le Ministère Impérial prie l'Ambassade de Sa Majesté Britannique de bien vouloir donner des instructions en conséquence aux Consuls placés sous sa juridiction.'

TITRE XLIII^A

AFFAIRES MARITIMES

NAVIRES DE GUERRE ÉTRANGERS DANS LES DÉTROITS

Par l'art. 11 du Traité de Kutchuk-Kaïnardji de 1774, la Russie obtint de la Turquie l'accès pour ses navires marchands de la Mer Noire et des Détroits; et l'art. 6 d'un Traité du 10 mars 1779 restreignait ce privilège aux navires qui ne dépassaient pas une certaine dimension (v. XLIV^c note 2).

En 1780, l'entrée d'un navire de guerre russe dans le Bosphore provoqua de longs pourparlers, mais la question fut résolue à l'amiable par une Convention dont le texte n'a jamais été publié⁽¹⁾.

Au commencement du XIX^{me} siècle, une période de faiblesse militaire de l'Empire Ottoman alors dans un état de transition politique, et le développement des intérêts politiques étrangers rendaient nécessaire une garantie étrangère contractuelle pour le maintien du principe de la clôture des Détroits. Le premier acte qui a revêtu ce caractère est le Traité dit des Dardanelles, conclu entre la Turquie et la Grande-Bretagne le 5 janvier 1809⁽²⁾ dont l'art. 11 est ainsi conçu :

' Art. 11. Comme il a été de tout temps défendu aux vaisseaux de guerre étrangers d'entrer dans le Canal de Constantinople, savoir : dans le Détroit des Dardanelles et dans celui de la Mer Noire, et comme cette ancienne règle de l'Empire Ottoman doit être de même dorénavant observée en temps de paix vis-à-vis de toute Puissance, quelle qu'elle soit, la Cour britannique promet aussi de se conformer à ce principe.'

(1) v. Koch et Schoell, vol. XIV, p. 443.

(2) Pour le texte ture du Traité du 19 Zilkâ. 1223-5 janv. 1809, v. Mejmouai, vol. I, p. 266.

Pendant la guerre entre la Turquie et l'Égypte, les Gouvernements ottoman et russe conclurent une alliance défensive par le Traité de Unkiar-Iskélessi du 8 juillet 1833, et un article secret annexé au Traité imposa à la S. Porte l'obligation de 'fermer le détroit des Dardanelles, c'est-à-dire de ne permettre à aucun bâtiment de guerre étranger d'y entrer sous aucun prétexte quelconque.' Aussitôt saisis de cet article secret, les Gouvernements anglais et français protestèrent formellement; dans sa réponse, la S. Porte expliquait que, quant au principe, le Gouvernement Ottoman n'avait fait qu'user de ses droits d'État souverain en signant cet article dont les dispositions ne sauraient être appliquées, dans la pratique, aux navires de guerre portant des ambassadeurs ou se rendant à Constantinople pour une cause valable quelconque.

Peu après, en 1834, le bruit ayant couru que la Russie se serait fait accorder par la Turquie le droit de faire passer ses navires de guerre dans le Bosphore, le Gouvernement anglais, se basant sur le Traité de 1809 cité plus haut, déclara que 'si le régime ancien de l'Empire Ottoman à cet égard était relâché en faveur de navires de guerre russes, le Gouvernement anglais serait en droit d'attendre une concession similaire.'

En 1839, les troubles avec l'Égypte amenaient l'intervention des Grandes Puissances, à l'exception de la France. A propos de l'action indépendante de cette dernière Puissance, le Gouvernement russe s'exprimait de la façon suivante dans une note adressée à l'Ambassade russe à Londres (et communiquée par l'Ambassadeur le 19 août 1839) :

'Si l'apparition d'une escadre étrangère dans la Mer de Marmara venait aggraver l'état de choses à Constantinople, la marche que la Russie aurait à suivre ne serait pas douteuse. En présence d'une flotte étrangère, le Ministre de l'Empereur protesterait formellement contre la violation flagrante de la fermeture des Dardanelles, principe que la Porte a considéré de tout temps comme une règle fondamentale de sa politique et qu'elle s'est engagée envers nous à maintenir invariablement; il déclarerait

qu'il regarde cette violation comme contraire à l'indépendance de la Porte, suspendrait immédiatement ses fonctions et quitterait Constantinople.'

Quelques mois après, la Russie donna son assentiment à l'entrée des navires de guerre d'autres Puissances dans le Bosphore. La garantie contractuelle particulière pour la clôture des Détroits, fournie par l'Angleterre en 1809 et par la Russie en 1833, semblant dès lors insuffisante, allait être remplacée par une garantie collective et internationale. Le rôle prédominant qu'avait joué la Russie dans cette question depuis 1833 se termina par une Convention pour la pacification du Levant passée le 15 juillet 1840^(*) entre l'Empire Ottoman et l'Autriche, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie. Par l'art. 3 de cette Convention, ces quatre dernières Puissances s'engageaient, dans le cas où les armées ou flottes égyptiennes menaceraient la capitale, à se rendre à

'l'invitation du Sultan et à pourvoir à la défense de son trône au moyen d'une coopération concertée en commun dans le but de mettre les deux Détroits du Bosphore et des Dardanelles ainsi que la capitale de l'Empire Ottoman à l'abri de toute agression,' et prévoyait, de plus, que 'lorsque Sa Hautesse jugera que leur présence aura cessé d'être nécessaire, lesdites forces se retireront simultanément et rentreront respectivement dans la Mer Noire et la Méditerranée.'

Pour empêcher que cette action exceptionnelle n'affaiblît les droits souverains de l'Empire déjà reconnus par l'article précité, l'art. 4 contient une déclaration expresse à ce sujet :

Art. 4. Il est toutefois expressément entendu que la coopération mentionnée dans l'article précédent et destinée à placer temporairement les Détroits des Dardanelles et du Bosphore et la Capitale Ottomane sous la sauvegarde des Hautes Parties contractantes contre toute agression de Mehmed Ali, ne sera considérée que comme une mesure exceptionnelle, adoptée à la demande expresse du Sultan et uniquement pour la défense dans le cas seul indiqué ci-dessus. Mais il est convenu que cette mesure ne dérogera en rien à l'ancienne règle de l'Empire Ottoman, en vertu de laquelle

(*) v. Mejmoual, vol. IV, p. 209, pour le texte turc.

il a été de tout temps défendu aux bâtimens de guerre des Puissances étrangères d'entrer dans les Détroits des Dardanelles et du Bosphore. Et le Sultan, d'une part, déclare par le présent acte qu'à l'exception de l'éventualité ci-dessus mentionnée, il a la ferme résolution de maintenir, à l'avenir, ce principe invariablement établi comme ancienne règle de son Empire, et, tant que la Porte se trouve en paix, de n'admettre aucun bâtiment de guerre étranger dans les Détroits du Bosphore et des Dardanelles; d'autre part, Leurs Majestés la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, le Roi de Prusse et l'Empereur de toutes les Russies, s'engagent à respecter cette détermination du Sultan et à se conformer au principe ci-dessus énoncé.

Après l'adhésion de la France au concert des quatre Puissances, une Conférence à Londres confirmait les dispositions prises par ces dernières en 1840, dans un Protocole final du 10 juillet 1841 dont le texte suit :

‘Les difficultés dans lesquelles Sa Hautesse le Sultan s'est trouvé placé, et qui l'ont déterminé à réclamer l'appui et l'assistance des Cours d'Autriche, de Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie, venant d'être aplanies, et Mehemed Ali ayant fait, envers Sa Hautesse le Sultan, l'acte de soumission que la Convention du 15 juillet était destinée à amener, les Représentants des Cours signataires de ladite Convention ont reconnu qu'indépendamment de l'exécution des mesures temporaires résultant de cette Convention, il importe essentiellement de consacrer de la manière la plus formelle le respect dû à l'ancienne règle de l'Empire Ottoman, en vertu de laquelle il a été de tout temps défendu aux bâtimens de guerre des Puissances étrangères d'entrer dans les Détroits des Dardanelles et du Bosphore. Ce principe étant, par sa nature, d'une application générale et permanente, les Plénipotentiaires respectifs, munis à cet effet des ordres de leurs Cours, ont été d'avis que, pour manifester l'accord et l'union qui président aux intentions de toutes les Cours, dans l'intérêt de l'affermissement de la paix européenne, il conviendrait de constater le respect dû au principe susmentionné, au moyen d'une transaction, à laquelle la France serait appelée à concourir, à l'invitation et d'après le vœu de Sa Hautesse le Sultan. Cette transaction étant de nature à offrir à l'Europe un gage de l'union des cinq Puissances, le principal Secrétaire d'État de Sa Majesté Britannique ayant le département des affaires étrangères, d'accord avec les Plénipotentiaires des quatre Puissances, s'est chargé de porter cet objet à la connaissance du Gouvernement français, en l'invitant à participer à la transaction par laquelle, d'une part, le Sultan déclarerait sa ferme résolution de maintenir à l'avenir le susdit

principe : de l'autre, les cinq Puissances annonçaient leur détermination unanime de respecter ce principe et de s'y conformer.

Les événements de 1839 et de 1840 ayant démontré que, dans la question des Détroits, toute position privilégiée et toute politique isolée de la part d'une des Puissances intéressées étaient intenables, la Convention de 1841 a consacré le principe de l'obligation collective des signataires à maintenir les droits de l'Empire Ottoman. L'ancienne règle de l'Empire et les engagements spéciaux contractés avec l'Angleterre en 1809 et avec la Russie en 1833 se trouvaient dès lors avoir obtenu une sanction internationale. Le préambule de cet acte important dit que les cinq Puissances

'ont résolu de se rendre à l'invitation de Sa Hautesse le Sultan afin de constater en commun par un acte formel leur détermination unanime de se conformer à l'ancienne règle de l'Empire Ottoman, d'après laquelle le passage des Détroits des Dardanelles et du Bosphore doit toujours être fermé aux bâtiments de guerre étrangers tant que la Porte se trouve en paix.'

TEXTE XLIII¹.

FERMETURE DES DÉTROITS.

Convention du 13 juillet 1841 entre l'Empire Ottoman et l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie ⁽¹⁾.

[texte officiel.]

Art. 1^{er}. Sa Hautesse le Sultan, d'une part, déclare qu'il a la ferme résolution de maintenir à l'avenir le principe invariablement établi comme ancienne règle de son Empire, et en vertu duquel il a été de tout temps défendu aux bâtiments de guerre de Puissances étrangères d'entrer dans les Détroits des Dardanelles et du Bosphore et que, tant que la Porte se trouve en paix, Sa Hautesse n'admettra aucun bâtiment de guerre étranger dans lesdits Détroits.

Et Leurs Majestés l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, le Roi des Français, la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le Roi de Prusse et l'Empereur de

(¹) v. Medjmonai, vol. IV, p. 216, pour le texte turc. Gabriel Effendi, vol. II, p. 343.

toutes les Russies, de l'autre, s'engagent à respecter cette détermination du Sultan et à se conformer au principe ci-dessus énoncé.

Art. 2. Il est entendu qu'en constatant l'inviolabilité de l'ancienne règle de l'Empire Ottoman mentionnée dans l'article précédent, le Sultan se réserve, comme par le passé, de délivrer des firmans de passage aux bâtimens légers, sous pavillon de guerre, lesquels seront employés, comme il est d'usage, au service des Légations des Puissances amies.

Art. 3. Sa Hautesse le Sultan se réserve de porter la présente Convention à la connaissance de toutes les Puissances avec lesquelles la S. Porte se trouve en relations d'amitié, en les invitant à y accéder (*).

Art. 4. La présente Convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Londres, à l'expiration de deux mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé les sceaux de leurs armes.

Fait à Londres, le 13 juillet, l'an de grâce 1841.

Signé : CHEKIB, ESTERHAZY, NEUMANN, BOURQUENNY, PALMERSTON, BULOW, BRUNOW.

Au mois de septembre 1853, d'accord avec la S. Porte et en conséquence d'une crise dans les affaires étrangères de l'Empire qui menaçait le maintien de l'ordre public, les Gouvernemens anglais et français décidèrent d'envoyer des navires de guerre à Constantinople. Le Gouvernement russe protesta contre cette décision comme contraire au Traité de 1841, et le Gouvernement anglais, tout en contestant que la stipulation 'pendant la paix' doive exclure toute application du Traité dans les conditions alors exis-

(*) Circulaire de la Porte Ottomane du 22 Mouh. 1258 (5 mars 1842) aux Missions des Puissances non signataires.

(en exécution de l'art. 3 de la Convention du 13 juill. 1841) :

Nous faisons savoir amicalement à nos amis que les anciens réglemens de l'Empire Ottoman en vertu desquels le passage des Dardanelles et de la Mer Noire reste fermé à tout vaisseau de guerre étranger, aussi longtemps que la Haute Porte continue de rester en paix, ont été confirmés et corroborés par un Traité spécial à Londres, le 13 juill. dernier, entre les Plénipotentiaires de la Haute Porte et ceux des cinq illustres Puissances. Or, comme il est stipulé par ce Traité que cette Convention sera communiquée à toutes les Puissances avec lesquelles la Haute Porte entretient des relations d'amitié, afin qu'elles soient invitées à s'y conformer, on a, d'accord avec ses stipulations et dans le but de resserrer les liens de constante amitié, saisi l'occasion que présente cette notification pour adresser le présent memorandum à leurs Missions.

tantes, ajoutait que cette mesure n'avait été prise que dans le seul but de prévenir les dangers menaçant la vie et les biens des sujets anglais. Le 4 octobre de la même année, la guerre fut déclarée par la Turquie contre la Russie, et la S. Porte suspendit la fermeture des Détroits aux navires de guerre étrangers.

Aux Conférences de Venise tenues en 1855 pendant la guerre, les Puissances Alliées firent les propositions suivantes : que les Puissances limitrophes de la Mer Noire devaient s'engager à ne pas entretenir dans ces eaux des navires de guerre, sauf en nombre très limité (quatre vaisseaux de ligne, quatre frégates, etc.) ; que les Parties contractantes pourraient y entretenir un nombre de vaisseaux égal à la moitié de ceux appartenant aux Puissances limitrophes ; et que les dispositions du Traité de 1841 seraient maintenues sauf quelques exceptions. Ces propositions furent rejetées par la Russie comme attentatoires à ses droits souverains, dangereuses pour l'indépendance de l'Empire Ottoman, et comme modifiant l'équilibre de l'Europe (Protocole n° 10). Mais à la fin, dans les préliminaires à la conférence de Paris en 1856, la Russie accepta le principe d'une limitation des armements navals dans la Mer Noire (*).

Extrait du Traité de Paris passé le 30 mars 1856 entre l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Russie, la Sardaigne et la Turquie (†) :

Art. 10. 'La Convention du treize juillet mil huit cent quarante et un, qui maintient l'antique règle de l'Empire Ottoman relative à la clôture des détroits du Bosphore et des Dardanelles, a été révisée d'un commun accord.

(*) Annexe II au Traité de Paris du 30 mars 1856 :

Art. 2. Les hautes parties contractantes se réservent d'entretenir chacune, dans cette mer, six bâtiments à vapeur de cinquante mètres de longueur à la flottaison, d'un tonnage de huit cents tonneaux au maximum, et quatre bâtiments légers à vapeur ou à voile, d'un tonnage qui ne dépassera pas deux cents tonneaux chacun.

Les limitations posées par cet acte n'ont jamais reçu une application très stricte. En 1864, l'escadre russe accompagnant une expédition contre les montagnards du Caucase comprenait 17 vaisseaux armés, sans compter d'autres navires de guerre dans la Mer Noire, et les 55 vapeurs de la Compagnie russe capables de servir comme tels.

(†) v. Medjmouai, vol. IV, p. 242, pour le texte turc.

'L'acte conclu à cet effet, et conformément à ce principe, entre les hautes parties contractantes, est et demeure annexé au présent traité, et aura même force et valeur que s'il en faisait partie intégrante.'

TEXTE XLIII².

Convention dite 'des Détroits' du 23 Redj. 1272-30 mars 1856 (1) passée entre l'Empire Ottoman et l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie.

[texte officiel.]

Leurs Majestés l'Empereur des Français, l'Empereur d'Autriche, la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et Roi de Prusse, l'Empereur de toutes les Russies, signataires de la convention du treize juillet mil huit cent quarante et un, et Sa Majesté le Roi de Sardaigne, voulant constater en commun leur détermination unanime de se conformer à l'ancienne règle de l'Empire Ottoman, d'après laquelle les détroits des Dardanelles et du Bosphore sont fermés aux bâtiments de guerre étrangers tant que la Porte se trouve en paix ;

Lesdites Majestés, d'une part, et Sa Majesté le Sultan, de l'autre, ont résolu de renouveler la convention conclue à Londres le treize juillet mil huit cent quarante et un, sauf quelques modifications de détail qui ne portent aucune atteinte au principe sur lequel elle repose.

En conséquence, Leursdites Majestés ont nommé, à cet effet, leurs plénipotentiaires, savoir :

(liste des plénipotentiaires.)

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

Art. 1^{er}. Sa Majesté le Sultan, d'une part, déclare qu'il a la ferme résolution de maintenir, à l'avenir, le principe invariablement établi comme ancienne règle de son Empire, et en vertu duquel il a été de tout temps défendu aux bâtiments de guerre des Puissances étrangères d'entrer dans les détroits des Dardanelles et du Bosphore, et que tant que la Porte se trouve en paix, Sa Majesté n'admettra aucun bâtiment de guerre étranger dans lesdits détroits.

Et Leurs Majestés l'Empereur des Français, l'Empereur d'Autriche, la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le Roi de Prusse, l'Empereur de toutes les Russies et le Roi de Sardaigne, de l'autre part, s'engagent à respecter cette détermination du Sultan et à se conformer au principe ci-dessus énoncé.

(1) v. Medjmouai, vol. IV, p. 258, pour le texte turc.

Art. 2. Le Sultan se réserve, comme par le passé, de délivrer des firmans de passage aux bâtiments légers sous pavillon de guerre, lesquels seront employés, comme il est d'usage, au service des légations des puissances amies.

Art. 3. La même exception s'applique aux bâtiments légers sous pavillon de guerre que chacune des puissances contractantes est autorisée à faire stationner aux embouchures du Danube, pour assurer l'exécution des réglemens relatifs à la liberté du fleuve, et dont le nombre ne devra pas excéder deux pour chaque puissance.

Art. 4. La présente convention, annexée au traité général signé à Paris en ce jour, sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées dans l'espace de quatre semaines, ou plus tôt, si faire se peut.

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

Fait à Paris, le trentième jour du mois de mars de l'an mil huit cent cinquante-six.

Signé : A. WALEWSKI, BOURQUENEY, BUOL-SCHAUENSTEIN, HUBNER, CLARENDON, COWLEY, MANTEUFFEL, HATZFELDT, ORLOFF, BRUNNOW, CAVOUR, DE VILLAMARINA, AALI, MEHEMMED-DJÉMIL.

DEUXIÈME ANNEE.

Les instances des Puissances ayant à demander la permission de faire passer par les Détroits des navires de guerre, à titre d'exception, devenaient très nombreuses et étaient souvent d'un caractère très embarrassant pour la S. Porte et l'amenaient à y voir parfois une arrière-pensée hostile au maintien de son droit de fermeture des Détroits. La S. Porte aurait voulu que ce droit de fermer les Détroits, qui depuis 1856 était considéré comme reposant sur une sanction internationale plutôt que comme un attribut de la Puissance territoriale, fût remplacé sur l'ancienne base du droit inhérent à tout État souverain des deux rives d'un détroit d'une largeur de moins de six milles. Le document suivant semble avoir été rédigé dans cet esprit :

TEXTE XLIII^s.

La S. Porte aux Missions, note verb. circ. 30 sept. 1868.

[extrait.]

'Le Traité de Paris du 30 mars 1856 n'est intervenu que pour

affirmer solennellement la résolution de S. M. I. le Sultan de maintenir invariablement, tant que la S. Porte se trouverait en paix, cette ancienne règle de son Empire consignée déjà dans le Traité de Londres du 13 juillet 1841, et les Puissances cosignataires se sont engagées par cet acte à respecter cette détermination du Souverain territorial. Ce principe a été toujours maintenu, et si, dans des occasions rares et exceptionnelles, il a été permis à quelques bâtiments de guerre de franchir les Détroits, ce fut toujours en vertu d'une autorisation spéciale accordée par déférence pour les hauts personnages qui étaient à leur bord. La S. Porte reconnaît toutefois qu'un relâchement dans la stricte application dudit principe à l'égard des bâtiments de guerre, en dehors des exceptions prévues par les articles 2 et 3 de la Convention du 30 mars 1856 ne serait pas compatible avec la déclaration contenue dans le Traité de Paris précité. Aussi a-t-elle décidé que, désormais, il n'y aura absolument d'autre exception que pour celui des bâtiments de guerre sur lequel se trouverait un Souverain ou le Chef d'un État indépendant.'

En 1871, le Gouvernement russe adressa aux Puissances signataires du Traité de 1856 une circulaire du 19-31 octobre 1871, dirigée contre les dispositions de ce Traité qui limitait les armements dans la Mer Noire. Entre autres raisons, la circulaire s'appuyait sur ce que la clôture des Détroits pour les bâtiments de guerre ne lui offrait aucune garantie puisque 'l'expérience de quinze années a prouvé que ce principe duquel dépend la sécurité de toute l'étendue des frontières de l'Empire dans cette direction ne repose que sur une théorie.' A l'appui de cette contention, la circulaire ajoutait que les Détroits ne sont fermés aux pavillons de guerre qu'en temps de paix ⁽¹⁾ 'et qu'à plusieurs reprises et sous divers prétextes l'accès des Détroits a été ouvert à des navires de guerre étrangers, et celui de la Mer Noire à des escadres entières dont la présence était une atteinte au caractère de neutralité absolue attribuée à ces eaux ⁽²⁾.' Tout exagéré que fût

(1) 'Tant que la Porte se trouve en paix, Sa Majesté n'admettra aucun bâtiment de guerre étranger dans lesdits Détroits' (art. 1^{er} de la Convention du 30 mars 1856).

Mais cette rédaction ne justifie guère la contention de la circulaire.

(2) Cas importants de passage de navires de guerre étrangers par les Détroits entre 1856 et 1871 :

Juin 1857, six corvettes russes ; en vertu du Traité de Paris ; protégé

ce langage, la Conférence appelée à Londres pour résoudre la question a rapporté le Traité de 1856 dans le sens désiré par la Russie quant aux armements dans la Mer Noire, et a légèrement modifié le régime des Détroits.

TEXTE XLIII⁴.

Traité de Londres conclu le 13 mars 1871 entre la Turquie et l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie et la Russie (¹).

[extrait.]

Art. 1^{er}. 'Les articles 11, 13 et 14 du Traité de Paris du 30 mars 1856 ainsi que la Convention spéciale conclue entre la S. Porte et la Russie et annexée audit art. 14, sont abrogés et remplacés par l'article suivant.'

Art. 2. 'Le principe de la clôture des Détroits des Dardanelles et du Bosphore, tel qu'il a été établi par la Convention séparée du 30 mars 1856 est maintenu avec la faculté pour Sa Majesté Impériale le Sultan d'ouvrir lesdits Détroits en temps de paix aux bâtiments de guerre des Puissances amies et alliées, dans le cas où la S. Porte le jugerait nécessaire pour sauvegarder l'exécution des stipulations du Traité de Paris du 30 mars.' (Pour l'art. 3, v. XLIV^c).

On voit par là que le Traité de 1871 précité reconnaît au Sultan, pour l'émission de firmans de passage des Détroits un droit plus large que celui qui lui avait été attribué par la Convention de 1841, en le rendant seul juge des circonstances qui justifieraient la nécessité d'ouvrir les Détroits aux navires de guerre étrangers. On pourrait même soutenir que le principe de la clôture des Détroits avait perdu

anglais.—Févr. 1858, 'Donau,' frégate autrichienne; portant le Prince Adalbert de Bavière et accompagné de l'Archiduc Frédéric; protégé russe et anglais.—Avril 1858, 'Christophe Colomb,' vaisseau français de premier rang; portant l'Ambassadeur de Perse à Paris.—Oct. 1858, 'Wabash,' frégate américaine; comme stationnaire; protégés collectifs et plainte au Gouvernement Ottoman.—Sept. 1866, 'Ticonderoga,' corvette américaine; visite de courtoisie.—Avril 1868, 'Alexander Newsky,' vaisseau de guerre russe; pour porter le Grand Duc Alexis.—Août 1868, 'Franklin,' vaisseau de l'amiral américain; à titre d'exception; protégés anglais et français.—Janv. 1869, 'Ariadne,' canonnière anglaise; convertie en yacht et portant le Prince de Galles.—Nov. 1869, 'Hertha,' frégate prussienne; autorisée par malentendu, la S. Porte la croyant yacht royal; protégé anglais.—Nov. 1869, 'Roma,' cuirassé italien; portant le Prince Amadeo; remplacé par un yacht.—Août 1871, brick italien, vaisseau d'instruction sans armement; représentations anglaises.

(¹) v. Medjmonai, vol. V, p. 103, pour le texte turc.

sa sanction d'engagement collectif entre les Puissances pour prendre celle d'obligation unilatérale de l'Empire envers chacune des Puissances signataires séparément.

Cette question a donné lieu au Congrès de Berlin aux déclarations suivantes qui font voir les deux points de vue opposés.

TEXTE XLIII⁶.

Déclaration lue par Lord Salisbury au Congrès de Berlin,
Séance du 11 juillet 1878.

[extrait.]

‘ Considérant que le Traité de Berlin changera une partie importante des arrangements sanctionnés par le Traité de Paris de 1856, et que l'interprétation de l'art. 2 du Traité de Londres peut aussi être sujette à des contestations :

‘ Je déclare de la part de l'Angleterre que les obligations de Sa Majesté Britannique concernant la clôture des Détroits se bornent à un engagement envers le Sultan, à respecter à cet égard les déterminations indépendantes de Sa Majesté conformément à l'esprit des traités existants.’

Réponse lue par le Comte de Schouvaloff :

‘ Les plénipotentiaires de la Russie, sans pouvoir se rendre exactement compte de la proposition de M. le second plénipotentiaire de la Grande-Bretagne, observent que le principe de la clôture des Détroits est un principe européen et que les stipulations conclues à cet égard en 1841, 1856 et 1871 confirmées actuellement par le Traité de Berlin sont obligatoires de la part de toutes les Puissances, conformément à l'esprit et à la lettre des traités existants, non seulement vis-à-vis du Sultan mais encore de toutes les Puissances signataires de ces transactions.’

Le Traité de Berlin n'a rien décidé à cet égard. Son art. 53 ne fait que confirmer le Traité de 1871. Mais à la vérité, l'attitude prise dans cette controverse par chacune des deux Puissances n'est qu'une expression de son intérêt politique ou militaire du moment ; d'ailleurs cette question ne recevra une solution que de la prépondérance de l'une ou l'autre Puissance. Il est à remarquer que déjà la raison d'état a voulu que les partisans des deux plaidoyers aient changé de partie. Un changement dans la situation politique et militaire a amené un échange de thèses sur la question de la nature de la sanction de la clôture des Détroits aux navires de guerre étrangers.

TEXTE XLIII^e.

Instructions au Département de l'Artillerie communiquées à l'Amb.
d'Angleterre dans la note verb. du 1^{er} juin 1882.

[extrait.]

'Il est en principe défendu que des bateaux de guerre entrent dans les Détroits des Dardanelles ou de la Mer Noire, règle confirmée par la Convention signée à Londres le 19 Redj. 1257 (13 juillet 1841). Par conséquent, toutes les fois qu'un bateau de guerre, grand ou petit et à quelque Puissance qu'il appartienne, se proposerait de passer les Détroits, il lui sera d'abord signifié amicalement la défense établie; ensuite, s'il ne s'y conforme pas, il sera tiré dessus un ou deux coups de canon non chargé à balle; et s'il n'obéit pas encore et persiste dans sa marche, étant alors manifeste qu'il agit ainsi contrairement à la Convention, on tirera dessus à balle et l'on fera tout le possible pour l'empêcher de pénétrer dans les Détroits⁽¹⁾.

'Il est vrai que dans la Convention susmentionnée, il est stipulé qu'il sera permis à certains petits bateaux de guerre qui sont affectés au service des Puissances amies, d'entrer dans les Détroits. Cependant même à cette catégorie de bateaux l'entrée des Détroits doit être défendue de toutes les manières, à moins qu'ils ne soient munis d'un Firman ou d'une lettre vézirielle à cet effet. Dans le cas où un de ces bateaux persisterait à vouloir pénétrer sans permis, on agira à son égard conformément à ce qui est indiqué à l'article précédent.'

STATIONNAIRES.

Par l'art. 2 de la Convention de 1841 (v. XLIII¹) qui fermait les Détroits aux navires de guerre 'le Sultan se réserve, comme par le passé, de délivrer des firmans de passage aux bâtiments légers sous pavillon de guerre, lesquels seront employés comme il est d'usage au service des Légations des Puissances amies.'

L'art. 2 de la Convention des Détroits de 1856 (v. XLIII²) répétait cette exception à la règle de clôture des Détroits, à laquelle l'art. 3 ajoutait l'exception faite en faveur de deux stationnaires que chaque puissance serait,

(¹) Les instructions du 21 Redj. I 1257 portent: 'on l'empêchera en tirant à balle, mais cependant de manière à ne pas toucher le bateau et à ne pas lui causer des dommages; et en même temps on rapportera ici ce qui se passe.'

d'après le Traité de Paris, en droit de maintenir sur le Danube.

En 1858, à la suite de l'arrivée comme stationnaire de la grande frégate américaine 'Wabash,' la Sublime Porte proposa [note circ. 7 avr. 1859] que les mêmes limitations imposées par le Traité de Paris aux navires de guerre russes et ottomans dans la Mer Noire fussent désormais appliquées aux stationnaires au service des Missions ; et aucune objection ne fut faite. Mais l'effet de cette proposition est détruit par le fait que l'art. 2 du Traité de Londres de 1871 maintient les dispositions de la Convention du 30 mars 1856, d'après lesquelles la seule limitation pour les stationnaires est qu'ils doivent être des 'bâtiments légers.'

Dans le cours du XIX^{me} siècle, il est assez souvent arrivé qu'une Puissance avait deux et même trois de ces stationnaires en même temps à Constantinople, et aucune limitation à leur nombre n'a été imposée par les Traités. Depuis une vingtaine d'années, les canonnières employées jusqu'alors au service des Ambassades avaient été remplacées par des yachts, c'est-à-dire par des vaisseaux sans aucune valeur militaire. Un Iradé du 10 décembre 1895 autorisa les six grandes Puissances à faire venir une canonnière à titre de second stationnaire. Aujourd'hui (1903) l'Angleterre, la France et la Russie sont seules à avoir maintenu une canonnière ; l'Italie, l'Allemagne et l'Autriche se contentent du yacht seul.

Il n'y a rien dans les Traités qui puisse empêcher d'autres 'Puissances amies' de faire venir des stationnaires et, à diverses reprises, il a été question d'un stationnaire américain ; mais, toujours l'octroi du Firman accordant au stationnaire le passage des Détroits dépend de la volonté de Sa Majesté Impériale le Sultan⁽²⁾.

(2) Dans une note verb. circ. 26 mai 1885, la S. Porte force les Missions d'inviter les commandants de stationnaires 'à donner avis toutes les fois qu'il leur arrive de quitter le détroit de jour comme de nuit'... 'attendu que s'il arrivait qu'un stationnaire quittait le détroit pendant la nuit et par conséquent sans avoir pu être distingué par les vedettes, l'entrée du détroit lui serait naturellement interdite à son retour.'

TITRE XLIII^B

FLOTTE VOLONTAIRE RUSSE

La question du droit pour la Flotte volontaire russe de traverser les Détroits a été soulevée en 1882 lors du passage d'un de ces vaisseaux sous pavillon de commerce avec 700 soldats à bord. La S. Porte le laissa passer sur les représentations de l'Ambassadeur russe qu'il ne s'agissait que de conscrits sans armes. Un peu plus tard, l'Ambassadeur avertit la S. Porte qu'un autre 'volontaire' allait passer avec des déportés et leur escorte, mais battant pavillon de guerre. La S. Porte stipula que l'escorte de soldats fût remplacée par des gendarmes, et que le passage fût fait sous pavillon de commerce.

Enfin le Gouvernement Ottoman a déterminé comme suit la portée de cette concession sur ses droits :

DÉTROITS.

Entente sur le passage de la Flotte Volontaire Russe.

Circulaire grand-vézirienne du 16 Sef. 1309 (19 sept. 1891)
aux représentants ottomans à l'étranger

(publiée dans 'La Turquie' du 29 sept. 1891.)

Depuis plusieurs années, les paquebots de la flotte volontaire font un service entre Odessa et les possessions russes de l'Extrême-Orient. Ces bateaux battant pavillon de commerce, ont libre passage par le Bosphore et les Dardanelles, mais étant parfois employés au transport de soldats et de forçats, il est arrivé qu'ils ont été arrêtés par erreur à l'entrée des détroits. Pour prévenir le renouvellement de pareils malentendus, la S. Porte a dû munir les commandants du Bosphore et des Dardanelles d'instructions précises. Ce sont ces instructions dont l'Ambassade de Russie a reçu communication, qui ont provoqué les commentaires de la presse étrangère sur une prétendue violation des traités.

Aux termes des ordres donnés, les bateaux de la flotte volontaire portant pavillon marchand traverseront librement les détroits à l'instar des autres navires de commerce; lorsqu'ils auront à leur bord des déportés ou des soldats, leur passage, sur l'avis donné par l'Ambassade de Russie, sera permis par Iradé Impérial, mais quant

sux paquebots revenant de l'Extrême-Orient avec des licenciés du service militaire, l'autorité des Dardanelles les laissera passer et en informera la S. Porte.

Vous voyez qu'il n'y a là rien de nouveau et que c'est l'ancien régime qui continuera à être appliqué. Nous n'avons fait que l'expliquer plus formellement à nos autorités et cela, je le répète, en vue d'empêcher tout malentendu à l'avenir. J'ai tenu à vous mettre au courant de l'état réel des choses afin que vous ne laissiez subsister autour de vous aucun doute à cet égard.

Recevez, etc.

Signé : SAÏD.

TITRE XLIII^c

Yachts anglais,

sous enseignes blanches et bleues.

La S. Porte à l'Amb. d'Angleterre. 15 mai 1883.

[*extrait.*]

'Le libre passage par les Détroits des yachts portant les enseignes blanches et bleues aurait dans la conviction de la S. Porte pour effet d'établir un précédent de nature à engendrer des difficultés et des inconvénients et de porter atteinte à des principes qui doivent être strictement observés.'

En conséquence il a été décidé au Conseil des Ministres de traiter les bâtiments dont il s'agit de la même manière que les navires de guerre et d'en subordonner leur passage par les Dardanelles à l'obtention d'un Iradé Impérial.

TITRE XLIV^A

MARINE MARCHANDE ÉTRANGÈRE, DROIT A FAIRE LE CABOTAGE

La question du droit des marines marchandes étrangères de se livrer au cabotage sur les côtes de l'Empire, après avoir provoqué des controverses sans fin entre la S. Porte et les Missions⁽¹⁾, reste encore en souffrance en attendant

(1) Déjà, en 1837, la S. Porte fit des objections à l'emploi de vapeurs étrangers entre les échelles du Bosphore, en alléguant le danger qui en résultait pour les caïques et les dommages aux pêcheries.

Le 25 nov. 1852, la S. Porte envoya aux Missions une circulaire annon-

la signature des Traités de commerce qui la trancheront en faveur des prétentions du Gouvernement Ottoman.

quant qu'elle entendait mettre en vigueur la défense aux petits vapeurs étrangers de faire des services de passagers. Ce service existait depuis deux ans entre les villages du Bosphore, et était fait par des vapeurs dont la plupart anglais, plus un français et un russe. Dans les correspondances qui suivirent la S. Porte admettait (mars 1853) le droit pour les navires étrangers de transporter des passagers d'un port ottoman à un autre port ottoman, mais seulement sur le Danube, la Mer de Marmara et les Dardanelles, et non sur le Bosphore, en se basant sur le fait que le Bosphore, y inclus la Corne d'Or et les détroits de la Mer Noire, faisait partie du port de Constantinople ; par contre, et pour indemniser les vapeurs étrangers de cette exclusion, elle leur céda le droit de remorquage sur toute la ligne des Détroits de la Méditerranée à la Mer Noire. Dans ces conditions, le Gouvernement britannique n'insista pas sur le droit de ses navires à faire le service des passagers sur le Bosphore, considérant le Bosphore comme faisant partie du port de Constantinople.

Au mois de juin 1860, le Gouvernement Ottoman contesta à un remorqueur anglais le droit de faire le service des passagers à Kadikouy, et l'Ambassade maintenait que ce village n'était pas dans le Bosphore mais sur la Marmara.

En 1872, la S. Porte voulait exclure les navires étrangers du service des échelles de Maltépé, Kartal et Pendik, villages sur le littoral de la Marmara, au profit d'une compagnie ottomane 'Azizlé' à laquelle elle avait accordé le monopole de ce service ; en admettant que 'les bâtiments étrangers desservent les différentes échelles du littoral de l'Empire,' elle annonça qu'elle ne saurait permettre à ces navires 'de faire le petit cabotage aux environs de la capitale.'

En 1883, la S. Porte prétendait étendre cette prohibition au petit cabotage dans les environs de Smyrne, où le service des échelles du golfe venait d'être constitué en monopole en faveur d'une société ottomane, pour exclure de ce service une compagnie anglaise qui desservait ces échelles depuis une vingtaine d'années. Après de longues négociations, une entente s'établissait sur la base de la distinction indiquée ci-haut entre le cabotage entre deux ports, et le petit cabotage dans les limites d'un même port entre échelles sans douane.

Lord Roseberry à Rustem Pacha, 8 juin 1886 (traduction) :

'Le Gouvernement de S. M. Britannique n'insiste pas sur le droit de la marine marchande anglaise à faire un service de passagers dans les limites du port de Smyrne, pourvu qu'un tel droit ne soit pas accordé à d'autres marines étrangères. . . . Pour ce qui concerne la navigation du golfe de Smyrne, le Gouvernement de S. M. Britannique ne cesse d'affirmer que la S. Porte n'a pas le droit de fermer le golfe au commerce étranger.'

Par une note verb. n° 16 du 17 juin 1886, la S. Porte appelait l'attention de l'Ambassade sur le fait que des bateaux à vapeur sous pavillon étranger continuent à faire le service de voyageurs et de marchandises à Guemlek et Mondania sur la Marmara, et l'invite à faire cesser 'tout cabotage dans les eaux intérieures de l'Empire par des bateaux étrangers remorqueurs ou autres non munis d'une autorisation spéciale.'

Une note du 9 août 1887 se plaint de ce que des remorqueurs anglais desservent des points dans le golfe de Guemlek dépourvus de corps de police et de douanes, et prie l'Ambassade de prescrire aux capitaines et propriétaires de remorqueurs de 'ne plus se livrer au transport de voyageurs et de marchandises, leur service devant être limité au touage des bâtiments.'

De son côté, la S. Porte se base sur le droit inhérent à tout État souverain de réserver le commerce côtier à sa propre marine marchande, et relève l'usage qu'ont fait de ce droit les États occidentaux. Par contre, les Missions insistent que les dérogations à ce droit faites par le Gouvernement Ottoman dans certains actes internationaux sont de nature à faire admettre leurs pavillons au commerce côtier de l'Empire, et citent à l'appui de leurs prétentions diverses Capitulations (2).

Capitulation anglaise de 1675, art. 41 : 'Comme les navires anglais qui venaient dans nos domaines sacrés et qui touchaient les ports de Barbarie et des Côtes d'Occident, quelquefois avaient l'habitude de prendre à bord des pèlerins et autres passagers avec l'intention de les débarquer à Alexandrie et autres ports de nos domaines sacrés ; et comme . . . ils pourront et devront librement les transporter ou bon leur semblera.'

Capitulation française de 1740, art. 75 : 'Lorsque les musulmans ou les rayahs, sujets de ma S. Porte, chargeront des marchandises sur des bâtiments français pour les transporter d'une échelle de mon empire à une autre ; il n'y sera porté aucun empêchement.'

L'Ambassade répondit (note verb. du 27 août 1887) que les navires anglais ont le droit de commercer entre les ports distincts et séparés, quelle que soit leur situation.

C'est en vertu de ce principe qu'en 1888 le Gouvernement anglais a maintenu en faveur de ses ressortissants le droit de faire le cabotage entre les échelles du golfe de Salonique.

(2) Quelques traités souvent cités dans la question ont relativement peu d'importance. Ainsi le Traité de commerce et de navigation de Kanlidja passé avec la Grèce le 27 mai 1855 accorda la liberté du commerce de cabotage entre les ports de chaque partie contractante aux sujets des deux pays. Mais depuis que le Traité de 1903 avec la Grèce a remplacé celui de 1855, on ne peut plus rien réclamer en vertu de ces dispositions et du droit au traitement de la nation la plus favorisée. Il est vrai que le Traité de Balta-Liman du 3 août 1839 avec la Belgique, dans l'art. 10, dispose que : 'pour ce qui est du commerce côtier consistant en produits indigènes ou étrangers expédiés d'un port à l'autre des deux pays des hautes parties contractantes, il est convenu qu'il pourra se faire librement par les navires et les sujets des deux pays respectifs.' Mais cette affirmation ne saurait pas être citée sans le contexte, qui continue ainsi : 'toutefois il sera assimilé aux règlements pour le commerce intérieur appliqué de part et d'autre aux sujets des Puissances les plus favorisées.'

A ces dérogations formelles au droit inhérent de l'État Ottoman de se réserver le cabotage viennent s'ajouter des importantes dérogations de fait. Les Puissances n'ont jamais cessé de maintenir leur droit à faire le 'grand' cabotage : — i. e. la navigation entre les ports ottomans distincts et séparés. D'ailleurs ce grand cabotage est exercé par les navires étrangers sans opposition de la part de la S. Porte, qui ne cherche que de les exclure du 'petit' cabotage entre les échelles d'un seul port. C'est à propos de telles dérogations de fait à son droit inhérent que la S. Porte écrivait le 12 août 1902 que 'tout en réservant le principe, le Gouvernement Ottoman a autorisé quelques vaisseaux (étrangers) à faire le cabotage à titre provisoire, par exemple entre la Mer de Marmara et le golfe d'Adramit.'

TITRE XLIV^BMARINE MARCHANDE ÉTRANGÈRE,
DROIT A FAIRE LA NAVIGATION
INTÉRIEURE

La question du droit des marines marchandes étrangères de participer à la navigation sur les fleuves de l'Empire a souvent été soulevée, notamment par l'Autriche à l'égard de la navigation du Boyana, et par la Grande-Bretagne dans le cas de l' 'Euxine,' un vapeur anglais desservant l'échelle de Bartin sur le fleuve Ova Sou en Anatolie et par rapport à des concessions spéciales pour la navigation fluviale en Mésopotamie (1).

(1) Navigation de l'Euphrate et du Tigre par les bâtiments anglais.		
Firman de protection.	Chab. 1250. 29 déc. 1834.	Herts., Comm. Treaties, vol. XIII., p. 838.
Lettre vézirielle au Pacha d'Alep.	28 Redj. 1251- 1841.	ib., p. 839.
Lettre vézirielle au Pacha de Bagdad.	6 Reb. II 1262. 2 avr. 1846.	ib., ib.
Lettre vézirielle au Pacha de Bagdad.	3 Redj. 1277. 15 janv. 1867.	ib., p. 845.

La prétention des étrangers est basée sur la Capitulation autrichienne de Passarowitz du 27 juillet 1718, dont l'art. 1^{er} assura aux sujets autrichiens le libre 'commerce par fleuve.' Aussi, le sénéd du 24 février 1784, qui confirma cette Capitulation, dit :

Art. 6. Les sujets et marchands impériaux pourront librement, et sans que l'exception insérée dans ledit traité de commerce de Passarowitz puisse être d'aucun empêchement, passer pour cause de commerce des rivières à la mer, et *vies veras*, avec navires, pavillon et équipages allemands, et ne seront obligés à autre chose qu'à payer, comme dit est, une fois les droits dus de douane pour tous les effets qu'ils importeront ou exporteront.

Art. 7. Le transit par les côtes, canaux, détroits de la domination ottomane, et nommément par le canal de la Mer Noire, des sujets et marchands impériaux venant par mers et rivières, sous pavillon impérial des provinces allemandes, pour passer à des cours étrangères, ou venant des cours étrangères, pour se rendre aux provinces allemandes, sera libre et exempt de tout droit quelconque, et ils ne seront pas vexés, molestés ou forcés de décharger leurs marchandises ; bien entendu que les marchandises qu'ils pourront décharger en route, de leur propre gré, pour les vendre, soient franches de tout autre impôt, hormis les droits ordinaires de douane, et que lesdits bâtiments marchands ne soient pas plus grands que ceux qui sont permis aux Russes. Lesdits sujets et marchands impériaux seront aussi assistés et secourus amicalement, pendant leur séjour dans les provinces ottomanes comme appartenant à la cour la plus amie de cet empire. Faisant au reste attention que les navires marchands naviguant sur les rivières ne sont guère propres à la navigation maritime, il sera libre qu'à l'arrivée de ces navires à des endroits voisins de la mer, les marchandises qu'ils auront à bord soient rechargées sur d'autres vaisseaux qui fréquentent la Mer Noire, sans que pour cela il soit question d'aucun payement de droits.

En présence d'un texte aussi clairement rédigé la S. Porte a renoncé à toute opposition active aux réclamations étrangères.

TITRE XLIV^cMARINE MARCHANDE ÉTRANGÈRE,
DROIT DE NAVIGUER SUR LA MER
NOIRE ET LES DÉTROITS

En 1356, le Sultan Orkhan se rendit maître des deux rives du canal des Dardanelles; en 1453 Mahomet II s'empara du Bosphore et érigea des fortifications sur les rives opposées des deux Détroits et, après avoir exigé un péage pendant quelques années, les ferma tout à fait aux navires étrangers.

Au commencement de 1450, le littoral méridional, occidental et septentrional de la Mer Noire était ajouté à l'Empire et, après la prise du dernier établissement génois, celui de Kaffa en Crimée, en 1475, la navigation de la Mer Noire était exclusivement réservée aux navires ottomans ⁽¹⁾.

Le premier relâchement à cette politique d'exclusion a été fait en faveur de la France, le succédant de Gènes et de Venise dans le Levant. L'art. 14 des Capitulations de 1535 permettait aux navires français de venir à Constantinople, c'est-à-dire à passer les Dardanelles, quittes à payer les taxes et à subir une visite lors de leur entrée; et le Traité de 1540 étendit ce droit aux Vénitiens. D'autres nations pouvaient profiter de ce privilège en se servant du pavillon français, ce qui a même été accordé aux Hollandais dans un Traité de 1598.

L'art. 36 des Capitulations de 1604 exemptait les Français de visites vexatoires.

(¹) Il est vrai que, par des clauses spéciales dans les Traités de 1454 et de 1479, et par les Capitulations de 1480 et de 1513, les Turcs accorderaient aux Vénitiens le privilège de commercer dans la Mer Noire, en attendant la création d'une marine ottomane. Mais ce régime eut toujours un caractère provisoire et, avec le déclin de la marine vénitienne et le développement de celle de l'Empire, il fut remplacé par une clôture absolue de l'Éuxin aux bateaux étrangers.

Les Capitulations anglaises de 1604 accordèrent aux Anglais le droit de commercer dans les ports de la Mer Noire, sans pourtant infirmer la règle qui les fermait aux navires étrangers.

Au courant du xvii^{me} siècle, deux autres Puissances obtinrent le droit de commercer avec les ports de l'Empire, y compris avec la capitale; ce sont les Hollandais en 1612 (*) et les Autrichiens en 1616.

De nouvelles Capitulations anglaises en 1675, confirmées en 1809 et encore en vigueur, réglaient les conditions dans lesquelles le commerce serait fait avec la Capitale.

Les Capitulations autrichiennes du 27 juillet 1718 reproduisent les concessions accordées précédemment à d'autres Puissances, tout en y ajoutant une confirmation explicite de la règle de la clôture de la Mer Noire. Suivant l'art. 2 de ces Capitulations, les marchandises apportées de l'intérieur à l'embouchure du Danube par des bâtiments autrichiens y devaient être transbordées 'sur des bâtiments propres à la navigation de la Mer Noire'; cette disposition a été rapportée par l'art. 6 des Capitulations de 1784.

Par le Traité de Belgrade du 18 septembre 1739, la navigation de la Mer Noire était expressément défendue aux navires russes, soit de guerre soit marchands (art. 2), et n'était permise aux marchandises russes que 'sur bâtiments appartenant à des Turcs.' La guerre avec la Russie commencée en 1768 et qui se termina par le Traité de Kutchuk-Kainardji du 21 juillet 1774, en avançant les frontières russes jusqu'au littoral de la Mer Noire, ouvrit nécessairement ces eaux au pavillon russe. L'art. 11 de ce Traité accorda aux vaisseaux marchands russes un libre passage de la Mer Noire dans la 'Mer Blanche' et réciproquement (3) comme aussi d'entrer dans tous les ports et

(*) L'art. 57 des Capitulations hollandaises de 1680 est rédigé d'une façon qui pourrait faire croire que c'est aux vaisseaux hollandais et non aux vaisseaux nolisés par des Hollandais qu'est accordée la permission de naviguer sur la Mer Noire.

(3) Si l'expression 'mer blanche' signifie la Méditerranée, cette clause implique aussi l'ouverture des Dardanelles, mais le même mot (bahriséfid) est aussi employé pour la Marmara.

havres existants ou sur les côtes de la mer ou dans les passages et canaux qui joignent ces mers.' Ce privilège a été limité et déterminé par l'art. 6 du Traité du 10 mars 1779 qui prescrivait pour les navires russes les mêmes limitations de grandeurs que celles imposées aux anglais et français (*).

Un traité commercial du 21 juin 1783 confirmait aux navires russes le droit acquis en 1774 et leur permettait de passer les Détroits en transit sans payer aucun droit de douane. Peu après, l'Autriche obtint le même traitement par le Traité du 24 février 1784.

Ce fut donc sous les pavillons de ces deux Puissances que le commerce de la Mer Noire a pris son premier essor.

Le 30 octobre 1799, l'Angleterre, alors alliée de l'Empire, obtint la même concession que l'Autriche et la Russie, par un Émir-namé confirmé par une note officielle du 23 juillet 1802 (**). Ce privilège fut accordé successivement à la France par l'art. 2 du Traité de Paix du 25 juin 1802, à la Prusse en juillet 1806 et, jusqu'à un certain point, à la Suède en 1816.

La question générale de l'ouverture de la Mer Noire pour tous a été soulevée en 1822 par un règlement qui avait pour effet d'exclure de la Mer Noire les navires de toutes celles des Puissances, telles que l'Espagne, etc., qui n'avaient pas déjà obtenu ce droit par un acte quelconque passé avec le Gouvernement Ottoman. Dans sa correspondance avec les Puissances à ce propos, la S. Porte maintint que ce droit ne pouvait être acquis que par concession spéciale et contre un *quid pro quo* valable. En 1823, à propos de l'admission

(*) Les limitations de forme et de grandeur sont déterminées pour les navires russes par le Traité en question ; mais, malgré l'allusion contenue dans l'art. 6 et reproduite en 1783, les capitulations anglaises et françaises ne contiennent aucune disposition relative ni à la forme, ni à la grandeur, l'armement ou l'équipage des navires de commerce.

(**) Actes de la S. Porte confirmant le droit de navigation de la Mer Noire aux navires marchands anglais.

1 Djem. II 1214.
30 oct. 1799.
23 Reb. I 1217.
23 juill. 1802.

Herts., Comm. Treaties,
vol. V, p. 499.
ib., vol. VII, p. 1021.

du pavillon américain dans la Mer Noire, la question de l'extension du privilège à toutes les marines marchandes fut proposée, mais ne fut pas acceptée. Le 25 octobre 1825, l'Ambassade anglaise obtint ce privilège pour la Sardaigne ; le 16 octobre 1827 le Danemark ⁽⁶⁾, l'Espagne et les deux Siciles obtenaient le même privilège ; l'Amérique n'obtint le droit que par le Traité du 7 mai 1830, art. 5. La convention d'Ackerman du 25 septembre 1826 avec la Russie, après avoir confirmé les droits accordés à cette Puissance en 1783, ajouta dans son art. 4 que 'les bons offices de la Russie seraient acceptés à l'effet d'accorder l'entrée de la Mer Noire aux Puissances qui n'ont pas encore obtenu ce privilège.' En vertu de cette clause, un Traité accorda le plein droit à la Suède, et au mois d'octobre, à l'Espagne et à Naples.

Notons, en passant, qu'en 1829, le Gouvernement Ottoman refusa des Firmans de passage aux navires anglais sortant de la Mer Noire, mais ce refus n'a pas été maintenu.

Enfin, le principe de l'ouverture des Détroits à la marine marchande a été définitivement concédé par l'art. 7 du Traité de paix d'Andrinople du 14 septembre 1829 ⁽⁷⁾ qui ouvrit les deux Détroits 'à tous les bâtiments marchands des Puissances qui se trouvent en paix avec la S. Porte, soit qu'ils aillent dans les ports russes de la Mer Noire soit qu'ils reviennent.' La même sanction internationale a été donnée à la navigation de la Mer Noire par les pavillons de commerce lors du Traité de Paris de 1856, dont l'art. 11 stipule que : 'La Mer Noire est neutralisée : ouverte à la marine marchande de toutes les nations' ; et l'art. 13 ajoute que : 'libre de toute entrave, le commerce dans les eaux et dans les ports de la Mer Noire ne sera assujéti qu'à des réglemens de santé, de douane, de police, conçus dans un esprit favorable au développement des transactions commerciales.'

(6) Ces Traités contiennent un tarif de droits à percevoir pour le Firman et une liste de marchandises interdites, v. Medjmonai, vol. I, p. 60 ; Gabriel Effendi, vol. II, p. 137 ; Arist., vol. IV, p. 132.

(7) v. Medjmonai, vol. IV, p. 70, pour le texte turc.

Le Traité de Londres de 1871, en abrogeant dans son art. 1^{er} cet article, le remplace par son art. 3 portant que : 'La Mer Noire reste ouverte, comme par le passé, à la marine marchande de toutes les nations.'

Dès lors, il n'est plus question que des conditions attachées à ce privilège par la législation intérieure du Gouvernement Ottoman.

TITRE XLIV^D

FORMALITÉS DE PASSAGE DES DÉTROITS DE 1829 A 1871

L'art. 14 des Capitulations françaises de 1535 avait prescrit que les vaisseaux étrangers ne seraient soumis aux taxes et droits d'entrée, et à la visite, qu'aux Dardanelles seulement ; l'art. 36 des Capitulations limitait encore la visite, lors de la sortie, à un endroit fixe des Dardanelles.

En 1779, en conséquence du refus du Gouvernement russe de permettre la visite qu'il prétendait être contraire à l'art. 11 du Traité de Kutchuk-Kainardji de 1774, et pour ne pas mettre la S. Porte dans l'impossibilité d'exclure des Détroits des navires armés, une limitation de grandeur était imposée aux vaisseaux russes naviguant dans la Mer Noire ; c'est l'objet de l'art. 6 de la Convention du 10 mars 1779 passée entre l'Empire Ottoman et la Russie. Les conditions dans lesquelles le passage était permis à cette époque se voient dans l'extrait suivant du Traité de commerce entre l'Empire Ottoman et la Russie, du 21 juin 1783, lequel peut être considéré comme la base des conditions actuelles.

Art. 30. Comme en conséquence de l'art. 11 du traité de paix, conclu à Kainardji en 1774, et de l'art. 6 de la convention explicatoire passée le 10 mars de l'année 1779, on est convenu,

que tous les vaisseaux marchands sous pavillon russe, puissent passer librement par le canal de Constantinople de la Mer Noire dans la Mer Blanche et réciproquement de la Mer Blanche dans la Mer Noire, et qu'en outre, dans le susdit art. 6 de la convention, la forme de ces vaisseaux et le poids de la cargaison qu'ils doivent porter sont déterminés à l'exemple des vaisseaux français et anglais comme ceux des nations amies et les plus favorisées par la S. Porte, de même pour prévenir tout malentendu à cet égard, on est convenu de confirmer dans le présent article que la forme des vaisseaux marchands russes doit être exactement celle des susdits vaisseaux marchands français, anglais et des autres nations depuis la moindre proportion jusqu'à la plus grande ; et, pour régler le poids qu'ils doivent porter, on leur a fixé depuis le moindre poids jusqu'au plus grand, celui de mille jusqu'à seize mille quilots ou bien huit mille cantars, qui font vingt-six mille quatre-cent pouds au poids de Russie. La Porte s'engage par le présent non seulement de ne mettre aucun empêchement à de pareils vaisseaux qui seront sous pavillon russe ; car n'étant pas chargés de marchandises qui doivent être vendues dans les États de la Porte, ils ne doivent pas même être exposés à la moindre détention ou visite de quelques marchandises qu'ils soient chargés, vu que ne s'arrêtant pas dans les États de la Porte, ils ne feront que passer par ledit canal de la Mer Noire dans la Mer Blanche et puis dans la Méditerranée, dans des pays qui ne sont pas soumis à la Porte ; et elle promet par contre d'accorder à leur passage toutes les facilités auxquelles on peut s'attendre de l'amitié qui subsiste si heureusement entre les deux Empires.

Art. 31. La S. Porte s'engage de ne pas prétendre, ni ne permettre à qui que ce soit d'exiger aucune douane ou droit de la cargaison des bâtiments marchands russes qui viennent des États de Russie pour passer dans les Mers Blanche et Méditerranée, ainsi que de ceux qui passent de ces deux mers dans la Mer Noire. Et à leur passage par le canal ils ne doivent pas être forcés de décharger ni à Constantinople, ni dans aucun autre endroit les cargaisons dont ils sont chargés.

Art. 32. La S. Porte s'engage, que les vaisseaux et bâtiments sous pavillon russe, qui viennent de la Mer Noire et passent par le canal de Constantinople, après qu'il aura été présenté la liste de leur cargaison, vérifiée par le Ministre de Russie et leur sera donné sans retard le Firman *imi-séfiné*, ne soient en aucune façon arrêtés et que lesdits bâtiments produisant ledit Firman à leur passage de sortie aux Dardanelles de la Mer Blanche, puissent sans aucun retard aller où bon leur plaira. Pareillement les bâtiments sous pavillon russe venant d'autres pays par les Dardanelles de la Mer Blanche pour retourner aux ports de la Russie sur la Mer Noire, à leur passage par les Dardanelles de cette mer, en montrant le Firman qu'ils auront reçu en conséquence de la liste

présentée de leur cargaison et vérifiée par le Ministre de Russie, passeront sans s'arrêter.

Art. 33. À tous les vaisseaux et bâtiments sous pavillon russe, qui passent de cette manière par le canal de Constantinople, qui, sans s'y arrêter, voudront continuer leur route plus loin, à leur passage par le susdit canal, en prêtant une parfaite foi aux listes de leurs cargaisons vérifiées par le Ministre de Russie, on donnera le Firman *ieni-séfiné* selon qu'il a été spécifié dans l'art. 32. Mais en cas de quelque doute ou soupçon de la part de la Porte, qu'il se trouve de ses sujets parmi les gens qui composent l'équipage du vaisseau, la Cour Impériale de Russie consent que l'on fasse la visite de l'équipage d'un tel vaisseau, sans toucher cependant, ainsi qu'il a été dit plus haut, aux marchandises chargées dans ce vaisseau ; et même dans ce cas on agira avec beaucoup de circonspection et sans faire aucune insulte au capitaine ou patron du bâtiment, afin de ne pas mettre, en faisant quelques fois des visites superflues, des entraves à tout le commerce de transit, dont on est convenu déjà dans le traité de paix.

Art. 34. La même chose doit être observée à l'égard de pareils vaisseaux qui, retournant dans les ports de la Russie, ne feront que passer par les États et les mers appartenant à la S. Porte, et qui, excepté la visite de l'équipage ou des gens du vaisseau, ne doivent être soumis à aucune autre.

Art. 35. S'il arrivait que les vaisseaux fussent chargés de vivres pour être exportés de la Russie dans d'autres États qui ne sont pas soumis à la Porte, ou bien s'il leur arrivait encore de transporter des vivres desdits pays dans les États de la Russie, pourvu qu'ils ne soient pas seulement des États de la domination ottomane ; ces vaisseaux ne s'arrêtant pas, par cette même raison, nulle part dans l'Empire Ottoman, ne doivent pas être soumis à aucun règlement du pays ; mais ils pourront passer librement par le canal de Constantinople conformément à l'art. 31 de ce traité de commerce.

En 1823, la S. Porte consentit à former une Commission d'enquête sur les griefs des marchands étrangers qui se plaignaient des retards et des redevances excessives imposées aux navires lors de leur passage par les Détroits. Cette Commission, composée du Directeur de la Chancellerie maritime et d'un drogman anglais, eut pour résultat la promulgation de plusieurs Ordonnances Impériales remédiant au retard dans l'émission des Firmans, qui devaient désormais être délivrés le jour même pour les vaisseaux sur lest, ou encore pour les vaisseaux chargés venant de

la Mer Noire, et abolissant la visite dans le Bosphore pour ces mêmes vaisseaux ; en même temps plusieurs autres réformes étaient consignées dans l'arrangement suivant :

' 1. Que la visite à l'arrivée aux Dardanelles se ferait sans molester les bâtiments et sans exiger aucune somme de la part des Capitaines ;

' 2. Qu'après avoir reçu la visite aux Dardanelles dans les formes convenues aucune autre visite ne serait imposée ;

' 3. Que la visite à la sortie du port de Constantinople serait supprimée, et qu'elle n'aurait plus lieu qu'à la sortie des Dardanelles ou à l'entrée dans la Mer Noire, toujours sans aucune exaction ;

' 4. Que le paiement de Ps. 2 fortes, au moment de jeter l'ancre et pour chaque changement de place, serait supprimé ;

' 5. Que le même paiement, qui était fait aux officiers de la Douane et au Capitaine du Port après complet chargement, serait supprimé ;

' 6. Que tout paiement à l'embouchure de la Mer Noire par les bâtiments à destination de Constantinople serait supprimé ;

' 7. Que le paiement de Ps. 11 pour l'Ilam qui précède l'expédition du Firman serait supprimé ;

' 8. Que les Firmans seraient expédiés sans délai et ne seraient plus retenus pendant quinze ou vingt jours ;

' 9. Que les gardes de marine (tchaouchs) imposés aux navires depuis leur arrivée jusqu'à la sortie ne seraient plus employés.'

En 1827, quelques Puissances, parmi lesquelles l'Espagne, la Suède, Naples, etc. (1), obtinrent le droit de passage contre le paiement à l'entrée des navires d'une somme variant entre Ps. 300 et Ps. 600. En même temps, le Gouvernement Ottoman renonça à son ancien droit de préemption des navires voulant passer les Détroits.

En 1829, un nouveau coup fut porté aux restrictions,

(1) v. Medjmouai, vol. I, p. 60.

par le Traité d'Andrinople passé entre l'Empire Ottoman et la Russie^(*); l'art. 7 de ce Traité stipule que :

Art. 7. 'Les sujets russes jouiront dans toute l'étendue de l'Empire Ottoman, tant sur terre que sur mer, de la pleine et entière liberté de commerce que leur assurent les Traités conclus antérieurement entre les deux hautes Puissances contractantes. Il ne sera porté aucune atteinte à cette liberté de commerce, et elle ne pourra être gênée, dans aucun cas ni sous aucun prétexte, par une prohibition ou restriction quelconque, ni par suite d'aucun règlement ou mesure, soit d'administration, soit de législation intérieure. Les sujets, bâtiments et marchandises russes seront à l'abri de toute violence et de toute chicane; les premiers demeureront sous la juridiction et police exclusive du Ministre et des Consuls de Russie; les bâtiments russes ne seront jamais soumis à aucune visite de bord quelconque de la part des autorités ottomanes, ni en pleine mer, ni dans aucun des ports ou rades soumis à la domination de la S. Porte^(*), et toute marchandise ou denrée appartenant à un sujet russe, après avoir acquitté les droits de douane réglés par les tarifs pourra être librement vendue, déposée à terre dans les magasins du propriétaire ou consignataire, ou bien transbordée sur un autre bâtiment, de quelque nation que ce puisse être, sans que le sujet russe ait besoin dans ce cas d'en donner avis aux autorités locales et encore moins de leur en demander la permission. Il est expressément convenu que les blés provenant de Russie jouiront de ces mêmes privilèges, et que leur libre transit ne souffrira jamais et sous aucun prétexte la moindre difficulté ou empêchement.

La S. Porte s'engage, en outre, à veiller soigneusement à ce que le commerce et la navigation de la Mer Noire, en particulier, ne puissent éprouver aucune entrave, de quelque nature qu'elle soit. À cet effet, elle reconnaît et déclare le passage du canal de Constantinople et du détroit des Dardanelles entièrement libre et ouvert aux bâtiments russes sous pavillon marchand, chargés ou sur lest, soit qu'ils viennent de la Mer Noire pour entrer dans la Méditerranée, soit que venant de la Méditerranée ils veuillent entrer dans la Mer Noire. Ces navires, pourvu qu'ils soient des bâtiments marchands, de quelque grandeur et de quelque portée qu'ils puissent être, ne seront exposés à aucun empêchement ou vexation quelconque, ainsi qu'il a été réglé ci-dessus. Les deux Cours s'entendront sur les moyens les plus propres à prévenir tout

(*) v. Medjimonai, vol. IV, p. 70.

(*) La S. Porte a souvent tenté de revenir sur cette concession. En 1862, elle a voulu rétablir la formalité de la visite, dans le but d'assurer l'exécution des stipulations des traités de commerce contre l'importation d'armes; les Missions protestèrent, mais à la fin elles permirent la visite des navires arrivant à certains ports sur le littoral de l'Adriatique.

retard dans la délivrance des expéditions nécessaires. En vertu du même principe, le passage du canal de Constantinople et du détroit des Dardanelles est déclaré libre et ouvert à tous les bâtiments marchands des Puissances, qui se trouvent en état de paix avec la S. Porte, soit qu'ils aillent dans les ports russes de la Mer Noire ou qu'ils en viennent, chargés ou sur lest, aux mêmes conditions qui sont stipulées pour les vaisseaux sous pavillon russe.

Enfin, la S. Porte, reconnaissant à la Cour Impériale de Russie le droit de s'assurer des garanties de cette pleine liberté de commerce et de navigation dans la Mer Noire, déclare solennellement qu'il n'y sera jamais et sous aucun prétexte quelconque apporté de sa part le moindre obstacle. Elle promet surtout de ne jamais se permettre dorénavant d'arrêter ou de retenir les bâtiments, chargés ou sur lest, soit russes, soit appartenant à des nations avec lesquelles l'Empire Ottoman ne serait pas en état de guerre déclarée, et passant par le canal de Constantinople et le détroit des Dardanelles pour se rendre de la Mer Noire dans la Méditerranée, ou de la Méditerranée dans les ports russes de la Mer Noire. Et si, ce qu'à Dieu ne plaise, quelque-une des stipulations contenues dans le présent article venait à être enfreinte sans que les réclamations du Ministre de Russie à ce sujet obtinssent une pleine et prompte satisfaction, la S. Porte reconnaît d'avance à la Cour Impériale de Russie le droit de considérer une pareille infraction comme un acte d'hostilité, et d'user immédiatement de représailles envers l'Empire Ottoman.

Entre 1838 et 1840, des Traités de commerce étaient signés avec la France, la Sardaigne, l'Espagne, la Grèce, etc., et dont l'art. 8 proscrivit tout retard dans l'octroi des Firmans de passage, disposition répétée dans les Traités de commerce de 1846 avec la Russie et dans celui de 1861 avec l'Angleterre.

Jusqu'en 1830, les capitaines des navires avaient dû débarquer aux Détroits pour les formalités du Firman et en 1847 un règlement général pour les ports ottomans, y compris le Bosphore, fut promulgué; il prescrivait à l'art. 16 que tout capitaine était tenu d'exhiber son Firman au moment du départ.

En 1868, il fut question de racheter du Gouvernement Ottoman le droit d'exiger des Firmans pour le passage des Dardanelles, mais le projet était irréalisable.

Les diverses questions ayant trait aux Détroits furent soumises en 1870 à une Commission internationale qui

néanmoins n'aboutit pas. Pourtant, depuis 1871, les formalités du passage des Détroits ont souvent été l'objet de mesures administratives dont les plus importantes seront citées ci-dessous.

TITRE XLIV^R

DROIT DE PASSAGE DES NAVIRES MARCHANDS PAR LES DÉTROITS PENDANT LA NUIT

Le 26 avril 1842 fut promulgué un ordre interdisant le passage des deux Détroits à tout navire marchand, soit indigène soit étranger, entre le coucher et le lever du soleil, exception faite des navires en détresse auxquels il était permis de mouiller dans l'entrée des Dardanelles, et plus tard (1845) dans le Bosphore aussi (1).

Cette prohibition fut suspendue pendant la guerre de Crimée, mais, la paix rétablie, les autorités réimposaient aux Dardanelles l'ancienne prohibition.

Le 30 mars 1857, les batteries de Tchanak-Kalé firent feu sur un vapeur-poste français. Sur les représentations de l'Ambassade, le Gouvernement promit de faire une exception en faveur des bateaux-poste anglais, autrichiens et français qui passeraient désormais librement la nuit comme le jour. Plus tard, ce privilège fut accordé également aux bateaux-poste russes et italiens. En 1865, la Prusse et l'Angleterre proposaient à la S. Porte l'extension de ce privilège à toute la marine marchande; l'Angleterre surtout avait intérêt à l'ouverture des Détroits la nuit, d'autant plus que sa marine marchande dont le tonnage dépassait de loin celui des autres Puissances étrangères

(1) Pour le règlement sur ce sujet en date du 24 déc. 1844, v. *State Papers*, vol. LVI, p. 622; Herts., *Traité*s, vol. X, p. 1035; pour les dispositions de ce règlement, qui sont encore en vigueur, v. XLIII^R.

défrayait par conséquent le gros des dépenses d'éclairage des Détroits et que, faute de services réguliers de bateaux-poste anglais, elle n'en tirait guère profit. Une Commission spéciale chargée d'étudier toutes les questions du passage des Détroits appuyait la prétention anglaise; mais les Puissances privilégiées, c'est-à-dire la France, l'Autriche et l'Italie, ne voulant pas se prêter à la politique anglaise, celle-ci a dû se contenter d'un Iradé promulgué le 13 avril 1870 et permettant seulement la sortie des Détroits la nuit. Le droit de Firman fut fixé en même temps à Ps. 65, les bateaux-poste ne payant que Ps. 37½. Ce taux fut changé peu après en Ps. 70 sur tout voilier et Ps. 25 sur tout vapeur par un nouveau règlement accepté par les Puissances et qui est encore en vigueur (v. XLIV¹).

Peu avant la déclaration de guerre turco-russe, il fut interdit par une Circulaire aux navires de quitter le port de Constantinople après dix heures du soir à la turque pour ceux qui allaient vers la Mer Noire, et après le coucher du soleil pour ceux qui allaient vers la Marmara 'afin de prévenir des accidents maritimes.'

Cette prohibition a été ensuite retirée et republiée sous la forme suivante, et communiquée aux Missions le 28 avril 1877:

'Vu l'état de guerre, le Gouvernement Impérial a arrêté les mesures suivantes qui seront strictement observées à partir du 29 avril 1877 jusqu'au rétablissement de la paix:

'Le passage des Détroits des Dardanelles et du Bosphore, soit à l'entrée soit à la sortie, est interdit à tous navires à vapeur ou à voile indistinctement et sans exception, durant la nuit, c'est-à-dire avant le lever et après le coucher du soleil.'

Après la paix le règlement de 1871 est rentré en vigueur et a été maintenu depuis avec les modifications suivantes:

Les bateaux-poste de quelques grandes compagnies — Messageries Maritimes, Lloyd-Autrichien, Florio Rubattino, Navigation Russe et depuis 1903 la compagnie Khedivieh — sont exemptés de l'obligation imposée par l'art. 2 du

XLIV¹ de s'arrêter devant le stationnaire ottoman à Nagara, même pendant la nuit, à la condition de se faire reconnaître par les signaux de convention.

Par exception encore à la règle générale, les vapeurs faisant un service régulier, avec escale aux Dardanelles, sont aussi dispensés, mais pendant le jour seulement, de s'arrêter devant ledit stationnaire pour y remettre leur Firman, à la condition aussi de se faire reconnaître en hissant leur pavillon de compagnie⁽²⁾. Les bateaux-poste des grandes lignes ont aussi le privilège de ne pas s'arrêter à la sortie du Bosphore dans la Mer Noire pour déposer leurs Firmans, mais de les remettre aux autorités à Kavak lors de leur rentrée. — (Report of British Chamber of Commerce for 1901, p. 11.)

TEXTE XLIV¹.

Passage des navires de commerce par les Détroits des Dardanelles et du Bosphore et paiements pour les Firmans, règlement.	12 déc. 1871.	Dust., vol. II, p. 896 (turc). Arch. de l'Adm. San. (franç.).
---	---------------	--

[communiqué aux Missions le 22 nov. 1871.]

[traduction officielle.]

Art. 1^{er}. En vertu d'un Iradé Impérial, les bâtiments de commerce, à voiles ou à vapeur, tant indigènes qu'étrangers, partant de Constantinople, pour aller, soit dans la Mer Noire, soit dans la Méditerranée, peuvent traverser les Détroits du Bosphore et des Dardanelles à toute heure du jour et de la nuit.

Art. 2. Les bâtiments susmentionnés, en traversant les Dardanelles, auront à remettre le Firman de passage à bord d'un bâtiment de guerre qui sera stationné à Galata-Bournou, en face de Gallipoli, sur un point d'accès facile.

Tout bâtiment qui voudra passer, tant le jour que la nuit, sans remettre le Firman de passage, sera arrêté⁽¹⁾.

Art. 3. Afin d'éviter aux navires, arrivant de la Mer Noire en destination de la Méditerranée, l'obligation de s'arrêter à Con-

(²) Ces exemptions ont la sanction d'un Iradé basé sur une entente intervenue en chaque cas avec la Mission intéressée et sont citées ici sur l'autorité du Bulletin de la Chambre de Commerce française, n° 79, oct. 1893, p. 17. Pour l'entrée dans les Détroits l'ancienne prohibition est maintenue.

(¹) Il y a une exception en faveur des bateaux-poste.

stantinople, pour se munir du Firman de passage des Dardanelles, il est ordonné que tout bâtiment, se rendant de Constantinople dans la Mer Noire, aura la faculté de prendre deux Firmans, l'un pour le passage du Bosphore et l'autre pour le passage des Dardanelles, en acquittant tous les droits pour l'aller et le retour.

Art. 4. Les Firmans seront désormais délivrés directement par la Préfecture maritime, sur la demande écrite du Consulat dont relève le bâtiment, s'il s'agit de navires sous pavillon étranger.

Art. 5. Il sera payé pour chaque Firman ⁽¹⁾ Ps. 70, argent : les bâtiments n'auront aucun droit à payer lors de la remise des Firmans à bord du stationnaire à Galata-Bournou. Les bateaux à vapeur, sans distinction de pavillon, payeront pour le Firman Ps. 25, argent.

[Pour l'art. additionnel qui se trouve dans le texte turc seulement relatif au débarquement de marchandises pendant la nuit, v. LII^e.]

TEXTE XLIV^e.

Passage des Détroits,
instructions au commandant
du stationnaire *Péiki Chevet*
à Lampsaki, 1871. Dust., vol. II, p. 897.
Arch. de l'Adm. San.

[communiquées aux Missions le 17 janv. 1872.]

[traduction officielle.]

Art. 1^{er}. Tous les bâtiments de commerce partant de Constantinople pour la Méditerranée, à leur arrivée en face de *Lampsaki*, tant le jour que la nuit, auront à s'arrêter en panne et à faire descendre immédiatement une embarcation pour remettre audit stationnaire impérial *Péiki Chevet*, peint en blanc et n'ayant qu'un seul mât, le Firman de passage dont ils sont porteurs, après quoi ils se rendront à leur destination ⁽¹⁾.

Art. 2. Ledit stationnaire pour indiquer sa position hissera, pendant le jour, au haut de son mât le pavillon national et, pendant la nuit, au haut de son mât un feu rouge et à chaque bout de sa vergue un feu blanc, c'est-à-dire un feu blanc à tribord et un à babord.

Art. 3. Lorsqu'un bâtiment de commerce passera, tant le jour que la nuit, sans s'arrêter pour remettre le Firman, un coup de canon à poudre sera tiré dudit stationnaire ; si le bâtiment en question continuait sa marche sans faire aucun cas de cet avertissement, un second coup à poudre sera tiré et, dans le cas où le bâtiment persistait à avancer, un troisième coup à boulet lui sera lancé à la direction de sa proue, non toutefois dans le but de l'endommager, mais pour lui couper la marche et arrêter sa fuite.

(1) D'un voilier, bien entendu.

(1) v. art. 2 du XLIV^e.

Cependant, si le bâtiment continuait toujours à avancer, un quatrième coup à boulet sera dirigé sur un point convenable du navire pour le forcer à jeter l'ancre, et son arrestation sera aussitôt opérée.

Art. 4. En cas qu'un navire n'aurait pas remis son Firman de passage à bord du stationnaire mouillé devant *Lampaki* et que ce navire soit parvenu à se mettre hors de la portée du canon dudit stationnaire dans le but de fuir, le commandant télégraphiera immédiatement au Gouverneur des forts des Dardanelles pour faire arrêter le navire en contravention ; dans sa dépêche, il donnera la description la plus complète possible du navire et désignera son pavillon si c'est pendant le jour ; sur ces renseignements le navire devra être arrêté, et alors l'employé chargé des Firmans aux Dardanelles devra également prendre tous les renseignements possibles pour les transmettre sans retard à la Préfecture du Port, après quoi il agira selon les ordres qu'il recevra.

Art. 5. Tout bâtiment ayant été aperçu fuyant sans remettre le Firman de passage, sera arrêté au moyen d'un coup de canon, comme il est dit dans l'art. 3 ; une fois ancré, il sera pris note de son nom et de celui du capitaine, ainsi que du pavillon sous lequel il voyage, de la date de son départ de Constantinople et du motif qui le faisait s'esquiver ainsi. Ces renseignements, recueillis avec précision, seront portés par télégraphe à la connaissance de la Préfecture du port de Constantinople, et on devra se conformer aux ordres ultérieurement transmis quant à la conduite à tenir à l'égard du bâtiment arrêté.

Art. 6. Il sera perçu de tout bâtiment de commerce arrêté dans les circonstances indiquées dans l'art. 3, une indemnité de Ps. 60, argent, pour chaque coup de canon à poudre, et de Ps. 90 pour chaque coup de canon à boulet. Ces frais d'indemnité seront à la charge de la partie provocatrice, c'est-à-dire du capitaine qui sera tenu de s'en acquitter avant de se remettre en route.

Art. 7. Afin que tous les vaisseaux de guerre ou de transport de la marine impériale non-munis du Firman de passage, en passant devant *Lampaki* soient distingués des bâtiments de commerce, ils devront, pendant la nuit, hisser deux feux blancs au mât de misaine et trois feux blancs à la corne ; aucune formalité ne sera remplie envers les vaisseaux portant lesdits signaux.

Art. 8. Le nombre des bâtiments de commerce, quel que soit le pavillon sous lequel ils voyagent, passant journellement, sera inscrit par ordre dans un registre *ad hoc*. À la fin de chaque mois tous les Firmans recueillis, ainsi qu'un résumé de tous les navires qui auront passé, seront envoyés au Ministère Impérial de la Marine pour être confrontés avec les registres.

Art. 9. Conformément à ce qui se pratiquait aux Dardanelles, deux délégués de l'administration des phares séjourneront à bord du stationnaire pour examiner et ramasser les talons des *teakérés*

des phares dont les bâtiments de commerce qui remettront le Firman doivent être munis, et pour percevoir en même temps des bâtiments qui ne seraient pas porteurs de ces teakérés les droits et l'amende prévue par le règlement.

Art. 10. Attendu que les bâtiments de commerce provenant de la Mer Noire sont tenus de subir à l'office du Kavak d'Asie ou de *Buyukdéré*⁽¹⁾, l'arraisonnement sanitaire, de faire viser leur patente et de payer les droits fixés par le tarif, la vérification de ces opérations, qui avait lieu jusqu'à présent au bureau de Galata, devra se faire, pour les bâtiments qui ne s'arrêteraient pas dans le port de Constantinople, par des agents sanitaires placés à bord du stationnaire. En cas de contravention constatée, les agents sanitaires percevront les droits réglementaires, ainsi que le montant de l'amende encourue par les bâtiments réfractaires. En outre, si les conditions sanitaires des bâtiments en contravention l'exigent, ils devront se rendre auprès du Lazaret des Dardanelles pour se conformer aux règlements en vigueur.

Art. 11. On doit surveiller avec soin à ce qu'il soit accordé autant que possible aux embarcations envoyées des bâtiments pour remettre le Firman de passage aide et assistance, soit lorsqu'elles accostent le stationnaire, soit lors de la remise du Firman à bord, et cela en leur lançant, sans perdre de temps, des cordes et en leur prêtant d'autres facilités voulues ; de plus, lorsque le temps sera mauvais et que les navires ne pourront mettre leur embarcation à la mer, alors le stationnaire hissera pendant le jour, au haut de son mât, un simple signal rouge et, pendant la nuit, au-dessous du feu rouge qui sera hissé au haut du mât du stationnaire, il sera ajouté un feu blanc ; dans ce cas les navires qui ne voudront pas envoyer leur embarcation auront à attendre en panne l'embarcation à vapeur qui leur sera envoyée du stationnaire.

Art. 12. Les bateaux indigènes ou étrangers qui font un service postal ne s'arrêtant pas à Lampsaki, devront remettre leur Firman de passage aux Dardanelles à l'agent chargé de ce service⁽²⁾ ; afin que ces bateaux ne soient pas arrêtés par le stationnaire, ils auront en passant devant Lampsaki, tant le jour que la nuit, à faire des signaux qui seront convenus entre la direction du port et leur compagnie.

Art. 13. Si par un coup de mer ou par un cas de force majeure un navire se trouvait avoir son embarcation emportée et ne pouvait par ce fait envoyer son Firman à bord du stationnaire, dans ce cas en arrivant devant Lampsaki, près du stationnaire, il devra se mettre en panne et pendant le jour il aura un nœud à faire à son pavillon et la nuit à tirer deux coups de fusil, et faire voir par trois reprises différentes une lanterne à feu rouge ; dans ce cas, le

(1) L'office de Buyukdéré n'existe plus.

(2) v. XLIV^e, note 2.

stationnaire enverra une embarcation à bord du navire pour retirer le Firman du passage.

Art. 14. En dehors de l'indemnité de coups de canon qui sera exigée, d'après l'art. 5, des bâtimens arrêtés pour avoir cherché à fuir sans remettre le Firman de passage et des droits des phares, à réclamer des bâtimens qui ne seraient pas munis de *teakéré* des phares, ainsi que des droits à percevoir par les agents de la santé des navires qui n'auraient pas rempli les formalités réglementaires à Kavak d'Asie ou à Buyukdéré aucun autre droit, sous quelque nom que ce soit, ne pourra être réclaté des bâtimens précités.

Le commandant du stationnaire doit veiller au strict accomplissement de ses devoirs, conformément aux présentes instructions, et s'abstenir rigoureusement de tout autre acte contraire aux usages et réglemens en vigueur.

TEXTE XLIV^s.

Passage des Détroits,
instructions au Département de l'Artillerie. 14 Redj. 1299.
1^{er} juin 1882 (1).

[communiquées dans une note verb.]

[extrait.]

Attendu qu'il est défendu *ab antiquo* à tous navires, soit étrangers soit ottomans, de pénétrer dans les Détroits après le coucher du soleil, en dehors des bâtimens de guerre auxquels l'entrée est en tout temps prohibée ;

Attendu qu'il a été notifié aux Ambassades et accepté par elles que même les bateaux à vapeur de commerce ne puissent passer les Détroits après le coucher du soleil et qu'ils aient à régler leur marche en conséquence ;

En conséquence, s'il arrive qu'après le coucher du soleil, soit un bateau à vapeur soit un navire persiste à vouloir pénétrer dans les Détroits, il lui sera d'abord notifié que l'entrée en est défendue ; et s'il n'obtempère pas, on tirera dessus trois coups de canon sans balle ; mais si malgré cet avertissement il persiste encore, attendu que pendant la nuit on ne saurait distinguer un bateau de guerre d'un autre navire, on ne peut qu'empêcher l'entrée en tirant dessus des coups de canon chargés à balle.

Ces restrictions ne sont applicables qu'aux bateaux qui entrent dans les Détroits ; par conséquent, il n'y a aucune défense à l'égard de ceux qui en sortent. . . Toutes les fois qu'on s'aperçoit soit du

(1) Un règlement sur lequel les instructions ont été évidemment basées se trouvent en State Papers, vol. LVI, p. 622 et Hertlet Treaties, vol. X, p. 1035, il porte la date du 24 déc. 1844.

ôté de Sidi-ul-Bahr soit de celui de Koum-Kalé, qu'un bateau de guerre ou bien un navire se propose à une heure indue d'entrer dans les Détroits, il faut en prévenir par des signaux le château des Dardanelles qui empêchera autant que possible le passage ; mais les deux forteresses précitées devront totalement s'abstenir de tirer des coups de canon.

L'entrée pendant la nuit des Détroits de la Mer Noire est non moins défendue, mais ce Détroit ne saurait être assimilé à celui des Dardanelles. Les bateaux qui rencontrent une forte mer ne sauraient être abrités dans les Détroits de la Mer Noire pendant la nuit, et il n'y a aucun point qui puisse servir de port avant d'arriver à Buyuk-Liman. D'ailleurs, lorsqu'un bateau s'y présente pendant la nuit, il est de règle que des deux 'Feners' on lui fasse des signaux au moyen de fusées pour qu'il s'arrête, et s'il persiste, qu'on lui fasse des signaux également des batteries de Fil-Bournou et de Buyuk-Liman, et s'il pousse encore en avant, qu'on l'arrête en tirant à balle ; de manière à lui permettre, s'il est obligé d'entrer dans les Détroits, de venir jusqu'à Buyuk-Liman, mais à l'arrêter là pour l'examiner le lendemain avant de le laisser passer.

En 1845, des navires russes et autrichiens ayant été atteints de balles tirées par les batteries du Bosphore, le règlement de 1844 qui prescrivait aux navires en détresse de mouiller à Buyuk-Liman et sur lequel les instructions précitées sont évidemment calquées, a été modifié de la façon suivante :

'Le mouillage à Buyuk-Liman désigné aux navires qui arrivent vers le soir de la Mer Noire étant peu sûr en cas de mauvais temps et pendant l'hiver, et quoique la S. Porte toujours soucieuse du maintien de ses droits nationaux et du *statu quo* désire en même temps fournir toute facilité possible au commerce, Sa Majesté le Sultan a, en conséquence, ordonné que la prohibition soit rapportée en ce qui concerne la Mer Noire, et que les navires arrivant la nuit soient autorisés à entrer dans le Bosphore jusqu'à Buyukdéré pour y mouiller.'

TEXTE XLIV⁴.

Navigation du Bosphore, 13 Reb. II 1300.
avis. 2-14 févr. 1883.

[communiqué aux Missions, 6 mars 1883 (pas accepté).]

[texte officiel.]

Comme il arrive qu'en général les bateaux à vapeur traversant le Bosphore passent tout près des bords de la mer et des caps,

au lieu de le traverser au milieu, comme l'exige le règlement général, la Préfecture du Port se voit obligée, pour remédier à cet état de choses, et afin d'éviter tout danger et accident, de rappeler qu'elle est décidée d'appliquer aux contrevenants la pénalité légale.

Les bateaux à vapeur transportant des passagers doivent se conformer strictement aux articles 5 et 6, et les bateaux remorqueurs à l'art. 1^{er} du règlement en vigueur, avec défense expresse d'y contrevenir (1).

En conséquence, tous les bateaux à vapeur en général, descendant ou remontant le Bosphore sont invités, afin d'éviter tout abordage, de se tenir loin des bords de la mer et des caps, et de le traverser au milieu.

Quant aux voiliers, remorqués de terre qui, suivant un ancien usage, passent près des bords, ils sont cependant assujettis aux mêmes règles que les bateaux à vapeur, lorsqu'ils ont le vent en poupe.

Il est donc porté à la connaissance des capitaines des bateaux à vapeur et à voiles :

1^o Que tout contrevenant payera une amende de £T10 à £T30 en or.

2^o Qu'en cas d'un préjudice quelconque occasionné par le fait de la contravention, le bateau contrevenant sera tenu de réparer le préjudice causé. Cette disposition est appliquée à tous les bateaux à vapeur ou à voiles sous pavillon ottoman comme sous pavillon étranger.

TEXTE XLIV^s.

Navigation du Bosphore, 11 Chev. 1305.
règlement. 22 juin 1888 (1).

Les bateaux à vapeur et les navires à voile filant vent arrière

(1) Les Missions n'ont aucune connaissance de ces règlements.

(2) Ce règlement a été accepté par l'Ambassade d'Angleterre sous condition d'être appliqué à tous les navires sans distinction de nationalité, et pourvu que sont maintenues les dispositions suivantes convenues entre le Consul Général anglais (Sir H. Fawcett) et le Préfet du Port (Dilaver Pacha) et communiquées à la S. Porte le 1^{er} déc. 1888. D'après cet arrangement, tout cas de contravention au règlement par un vaisseau anglais à destination de la Mer Noire devrait être examiné par le Liman Odassi en présence d'un délégué du Consul Général qui, dans le cas où le fait de la contravention sera établi, notifierait au Liman Odassi de citer le capitaine à comparaître devant ladite Chambre lors de son retour à Kavak ; si le capitaine se refuse à comparaître, la patente de santé du vaisseau serait envoyée à la Préfecture du Port où le capitaine serait examiné en présence du délégué du Consulat et l'assentiment de ce délégué serait nécessaire avant qu'une amende fût imposée. Si la contravention a été commise par

doivent garder le milieu du chenal, surtout dans le passage de Candilli, sous peine d'une amende de £T10 à £T30 (*). Les navires à voile à la remorque et les petits bateaux ne sont pas assujettis à cette prescription.

TEXTE XLIV^e.

Navigation du Bosphore, 14-26 déc. 1874.
avis aux navigateurs.

Il est interdit à tout bateau à vapeur traversant le Bosphore de passer à proximité de la résidence de Sa Majesté Impériale le Sultan.

En conséquence, tout bateau à vapeur traversant le Bosphore, devra se tenir en dehors de la ligne des navires de guerre ou stationnaires ottomans, ancrés devant les Palais Impériaux de Béchiktache et de Tchéragan, en longeant la côte asiatique.

Tout contrevenant sera passible d'amende.

un vaisseau à destination de la Méditerranée qui ne s'est pas arrêté à Constantinople, tout examen serait nécessairement remis jusqu'au retour du capitaine à Constantinople.

(*) Une commission d'expertise instituée par Ordonnance de la Commission Judiciaire du 12 juin 1889 et chargée de se prononcer sur un cas d'abordage dans le Bosphore ('Kostroma' et 'Mars') a répondu de la manière suivante aux questions qui lui furent posées par la Commission Judiciaire, à l'égard de la nature des règles à observer dans la navigation du Bosphore :

1. On ne doit pas considérer tout navire faisant la traversée du Bosphore comme obligé de tenir invariablement la droite du chenal, parce que cette obligation, édictée par l'art. 21 du règlement international sur la navigation, ne s'applique qu'aux passes étroites, c'est-à-dire celles où les navires n'ont pas assez d'espace pour manœuvrer, et que le Bosphore n'est pas considéré par les navigateurs comme une passe étroite dans ce sens.

2. A défaut d'un règlement spécial universellement reconnu, le règlement international sur la navigation doit être pris comme règle dans le Bosphore. En ce qui concerne spécialement l'art. 16 de ce règlement, il doit être appliqué comme tous les autres, mais on ne peut pas dire qu'il doit être appliqué invariablement et en toutes circonstances de la même manière qu'il le serait en pleine mer, attendu que les sinuosités et les courants du Bosphore constituent des circonstances exceptionnelles dans lesquelles les capitaines doivent tenir compte des arts. 18 et 19 du règlement qui les obligent à déroger en certains cas, non seulement à l'art. 16 mais aussi à l'art. 22.

3. Pour la navigation dans le Bosphore, comme pour toute autre navigation, les *sailing directions* sont des Conseils représentant l'expression de l'expérience des navigateurs. Tout en n'étant pas strictement obligatoires, ces Conseils doivent être pris en sérieuse considération, leur but étant de faciliter la traversée des bâtiments en leur indiquant les meilleures routes à suivre pour éviter les dangers des récifs, des bancs, etc., et pour profiter des variations des courants.

Quant aux usages locaux, ils découlent surtout de la nécessité reconnue de prendre certaines précautions contre les abordages, en raison du grand mouvement de navigation dans le Bosphore ; et, par conséquent, ils doivent beaucoup plus être pris en considération que les Conseils des *sailing directions* qui ne s'occupent pas du danger d'abordage.

TITRE XLV

MARINE MARCHANDE OTTOMANE

TEXTE XLV¹.

Loi pour le développe- ment du commerce maritime,	13 Sef. 1303. 21 nov. 1885.	Lah.-i-Kav., vol. III, p. 198.
règlement abrogé.	6 Djem. I 1288. 24 juill. 1871.	Dust., vol. II, p. 785. Arist., vol. III, p. 521 ⁽¹⁾ .

[traduction non garantie.]

Art. 1^{er}. La taxe de Ps. 4 pour les tezkérés de permis, perçue par le Bureau du Contentieux pour chaque tonne sur les navires à construire, est abolie; il sera seulement perçu 20 paras sur chaque tezkéré.

Art. 2. Le droit fixe de Ps. 100, perçu à l'achat et à la vente des navires, est aboli. Il sera payé seulement comme droit de transfert Ps. 5 pour un prix de Ps. 1000 et 20 paras pour chaque Ps. 100 de l'excédent.

Art. 3. On ne percevra pas d'impôt forestier sur le matériel de construction des navires de 30 tonnes et au-dessus, construits par des sujets ottomans; cependant, pour empêcher un usage abusif de ce privilège, les constructeurs seront tenus de mentionner dans la pétition à présenter au Ministère de la Justice la nature et la grandeur du navire, l'endroit de la construction, spécifier la forêt d'où sera tiré le matériel, et selon le devis et l'estimation rédigés par le service des constructions, ils s'adresseront au Ministère des Forêts pour en obtenir la permission de couper les bois; ils recevront un reçu comme si l'impôt forestier avait été payé, et ils seront tenus de commencer les travaux dans le délai d'un an à partir de la date du permis; faute de quoi ils payeront

(¹) Les Missions à la S. Porte, note verb. id. 24 oct. 1900 :

'Outre les Ps. 25 que les bateaux à vapeur étrangers payent comme droit de Firman lors de leur passage par les Détroits, ils n'acquittent que les taxes de bouée ou aussi de port, et d'ancrage. La première est perçue seulement à Constantinople et la seconde à Constantinople et à Smyrne. Le droit d'ancrage est de Ps. 6, quelles que soient la capacité du navire et la durée de son séjour.'

le double de l'impôt et de la dime forestière, et délivreront à cet effet un engagement sous caution solvable.

Art. 4. Attendu qu'on accordera une concession à ceux qui demandent à établir des chantiers pour la construction des navires de commerce à Constantinople, ces chantiers seront exemptés du paiement de l'impôt forestier dans les limites de leurs cahiers des charges et ce sans causer d'abus.

Art. 5. Après la construction du navire, il ne sera rien perçu à titre de droit de douane ou pour toute autre cause quelconque, ni sur la valeur estimative du navire ni sur celle du matériel qui lui sera incorporé.

Art. 6. Pour les navires de cinq à 300 tonnes, il sera perçu seulement 20 paras par tonne comme droit de Firman, de navigation et de lest. Aucun droit ne sera perçu pour le tonnage au-dessus de 300 tonnes, c'est-à-dire que les navires de plus de 300 tonnes ne payeront pas plus de Pa. 150.

Art. 7. Les navires qui transportent le bois de chauffage et le charbon de bois payeront, à titre de droit de bouée perçu comme droit de port, la moitié de ce qu'ils payaient auparavant; en ce qui concerne les taxes de Firman, de lest et tezkéré, ils payeront, comme tout autre navire, 20 paras par tonne⁽²⁾.

Art. 8. Les bateaux de cabotage payeront la moitié de ce qu'ils payaient auparavant pour le droit de bouée, et P. 1 par tonne pour taxe de Firman et tezkéré.

Art. 9. *Un bureau spécial sera créé, sur le modèle du Board of Trade, dans le Ministère du Commerce pour surveiller le développement du commerce maritime. Ce bureau rédigera ou traduira des brochures relatives aux règlements contre la surcharge des navires et sur les opérations, droits et obligations du commerce maritime en général; il s'informerera des moyens propres à développer le commerce maritime, et fera un recueil des règlements spéciaux⁽³⁾.*

Art. 10. Tous les employés doivent accorder toutes facilités aux capitaines de navires qui s'adressent soit à la Préfecture du Port à Constantinople soit aux directions des ports en province; dans le cas contraire, les capitaines s'adresseront au Ministère de la Marine et, s'ils justifient leurs plaintes, les employés responsables seront dûment punis.

Art. 11. *Le bureau spécial comprendra des experts, des officiers compétents nommés par le Ministère de la Marine, et des ingénieurs. Le Ministère du Commerce rédigera un règlement sur les devoirs du bureau⁽⁴⁾.*

Art. 12. Les navires de cabotage transportant le bois et le

(2) v. art. 12.

(3) Ces dispositions n'ont pas encore pu être réalisées.

(4) v. note n° 3.

charbon payeront demi-taxe, c'est-à-dire 20 paras par tonne. Les caïques de cette sorte ne pourront être chargés d'aucune autre marchandise ; si la cargaison comprend d'autres marchandises, il sera perçu P. 1 par tonne.

Art. 13. Cette réduction étant accordée dans l'intérêt de la population de l'Empire pour laquelle ces marchandises sont des objets de première nécessité, et attendu que ces mêmes navires sont aussi employés pour le transport de ces marchandises à l'étranger, l'exportation du bois et du charbon à l'étranger sera dorénavant rigoureusement et complètement interdite.

Art. 14. Pendant une période de cinq années à partir de la date de la mise en application du présent règlement, les navires de commerce à voiles ottomans desservant le littoral de l'Empire passibles d'une taxe de port de 20 paras par tonne, seront exemptés de cette taxe, à condition de comprendre comme sujets ottomans le capitaine, le second et les deux tiers de l'équipage. Ces navires ne payeront que les Ps. 25 de Firman, les Ps. 5 pour le tezkéré du port et les Ps. 5 pour droit de visa dans les ports provinciaux.

Les caboteurs ne payeront pas le droit de Firman, et seulement Ps. 5 pour le visa ; en outre, ils seront exemptés du droit de P. 1 par tonne perçu des navires à voile.

Art. 15. Les sujets étrangers, capitaines de navires sous pavillon ottoman, doivent avoir un diplôme du Ministère de la Marine ; le propriétaire de tout bateau sous pavillon ottoman doit absolument être sujet ottoman.

Art. 16. Caïques, etc. [Cet article est remplacé par le tarif suivant ; v. XLVI².]

Art. 17. A la réception de leurs titres de propriété, tous les caïques de ce genre dans les ports de province payeront, entre les mains des Directeurs de Ports, les droits susmentionnés (de Ps. 20).

Art. 18. Le navire qui part d'un port sans recevoir ou faire viser son tezkéré, sera considéré comme fugitif et payera triples droits. Cette amende ne sera pas perçue des navires qui se trouveraient dans l'obligation de fuir le port par force majeure, par exemple si la tempête les a arrachés à leur mouillage.

Art. 19. Les bateaux chargés dans un port étranger et qui arrivent en Turquie payeront à leur arrivée au port un droit de tezkéré de 20 paras par tonne, qu'ils y fassent une opération commerciale ou non.

Art. 20. Tout navire qui charge dans un port payera pour tezkéré 20 paras par tonne, et pour droit de visa Ps. 5 à chaque échelle où il fait escale en route ; s'il prend une nouvelle cargaison au port de sa destination, il doit renouveler son tezkéré en payant 20 paras par tonne ; s'il retourne à vide, il ne payera que

le droit de visa. Le droit de tezkéré ne sera perçu qu'aux ports de chargement.

Art. 21. La nature et la quantité de la cargaison chargée ou déchargée par un navire dans un port seront inscrites au dos du tezkéré ou dans le visa.

Art. 22. Le navire chargeant dans une localité qui n'a pas de Directeur de Port acquittera au premier port visité où il se trouve un Directeur de Port les droits de tezkéré, de lest et de Firman.

TEXTE XLV².

Instructions aux Capitaines de Port dans les provinces. Dust., vol. IV, pp. 588-623 (turc).
Kod., p. 4407 (grec).

[traduction en résumé.]

Art. 1^{er}. Les Capitaines de Port tiendront trois registres : dans l'un ils inscriront tous les détails des navires appartenant au port ; dans le second, les détails sur les navires qui y font escale ; et dans le troisième des renseignements sur les documents fournis et les droits perçus.

Art. 2. Chaque mois, ils enverront à la Préfecture du Port à Constantinople des renseignements détaillés sur le mouvement de la marine marchande.

Art. 3. Ils informeront la même autorité de tout évènement important, par poste ou par dépêche.

Art. 4. Les navires ottomans qui font des opérations dans le port seront munis d'un nouveau permis contre paiement des droits de permis et de lest, à moins qu'ils n'y entrent à cause du mauvais temps *et en sortent sans opération commerciale* (1).

Art. 5. Dans ce dernier cas, les anciens permis seront annotés et visés.

Art. 6. Les droits de port seront perçus dans les ports provinciaux uniquement des navires et barques marchands sous pavillon ottoman ; aucun droit de n'importe quelle dénomination ne sera exigé des bâtiments et barques sous pavillon étranger.

Art. 7. Les droits de permis et de lest seront payés, conformément au tarif, par le navire ottoman dès son arrivée au port, qu'il y prenne du lest ou non.

Art. 8. Les propriétaires des petites embarcations sans voile de moins de 5 tonnes seront enregistrés par les autorités locales qui percevront les taxes municipales. Mais les voiliers entre 2½ tonnes et 5 tonnes seront soumis à un droit de port de Ps. 15 par mois, de Ps. 10 à partir de 1 tonne jusqu'à 2½, et de Ps. 5

(1) Cette exemption a été rapportée par l'art. 19 du XLV¹.

à partir d'une demi-tonne jusqu'à 1 tonne. Un permis mensuel leur sera fourni. Toute embarcation sans voile qui se rend en dehors du port doit prendre un permis pour le voyage et le payer d'après le tarif. Le produit des droits sera versé chaque mois à la Préfecture du Port à Constantinople.

Art. 9. Une demi-tonne sera considérée comme jaugeage minimum.

Art. 10. Les bateaux de pêche, y inclus la pêche aux éponges, sont exempts du droit de port, en tant qu'ils ne se livrent pas au commerce.

Art. 11. Sont aussi exemptés les bateaux retirés de l'eau pour réparation pendant une période de 15 jours ; après quoi, ils payeront la moitié à moins qu'ils ne soient mis hors de service pour une cause valable.

Art. 12. Ainsi qu'il est dit à l'art. 8, les navires étrangers sont exonérés de tout droit de port ; mais attendu que dans le port de Constantinople les propriétaires de toute embarcation de moins de 5 tonnes relèvent d'une corporation quelconque et que leurs bateaux sont assujettis aux règlements de la Préfecture et aux taxes préfectorales, les embarcations étrangères sans voiles commerçant dans les ports de province seront de même taxées suivant l'art. 8 au profit de la Municipalité.

Art. 13. Un droit de Ps. 15 par mois est perçu sur les allèges (mahones) étrangères de plus de 5 tonnes employées dans les opérations des vapeurs postaux, mais seulement dans les ports où il y a un mouvement commercial important (*).

Art. 14. Les permis des embarcations de moins de 5 tonnes seront renouvelés chaque mois. Toute irrégularité sera punie d'un double droit.

Art. 15. En cas de transfert ou de vente d'une embarcation, l'autorité centrale sera avertie.

Art. 16. Le produit des droits perçus sur les voiliers sera envoyé tous les mois à la Préfecture du Port à Constantinople, ainsi que les renseignements d'ordre.

Art. 17. Les autorités des ports en province seront responsables de toute irrégularité.

Art. 18. Les autorités locales seront chargées de l'exécution des présentes dispositions dans les ports subordonnés et garderont la moitié du produit des droits, à la charge pour elles de subvenir aux dépenses.

Art. 19. Ces autorités se feront représenter par des personnes sachant lire et écrire et donnant une garantie.

(*) Les Missions ont résisté aux tentatives faites pour percevoir cette taxe, qui ont été renouvelées en janv. 1883 et en 1889 à Smyrne, en protestant leur ignorance de toute législation justifiant ce droit et en protestant contre une taxe qui serait limitée aux étrangers.

La taxe a quelquefois revêtu la forme d'un droit de 4% sur la valeur.

A l'heure qu'il est, aucun droit n'est payé par les allèges étrangères à Constantinople.

Art. 20. Un nouveau permis sera délivré, contre paiement du droit, aux navires à destination d'un port étranger, qui se trouvent sans permis.

Art. 21. Les autorités des ports se rendront compte s'il s'y trouve quelque navire soit complet soit en construction sans un acte de propriété de navire (Sénéd-Bahriyé), s'informeront des noms des propriétaires (en calculant la part qui incombe à chacun d'eux à raison de 40 paras), des noms des capitaines, de l'espèce et du jaugeage du navire ainsi que du lieu de construction, et enverront à la Préfecture du Port à Constantinople un rapport détaillé accompagné de Ps. 57 comme taxe sur l'acte de propriété et de Ps. 20 comme frais de jugement, aux fins d'obtention du permis.

Art. 22. Les étrangers ne peuvent pas être propriétaires de la totalité ou d'une partie d'un navire sous pavillon ottoman (*). Mais si un navire sous pavillon ottoman est vendu en totalité à un étranger et si les documents officiels sont remis à celui-ci, le navire devient la propriété de l'étranger en changeant de pavillon ; mais s'il n'est pas vendu en entier, il ne change pas de pavillon.

De même un navire sous pavillon étranger n'est transféré au pavillon ottoman que s'il est entièrement vendu à un ou plusieurs sujets ottomans.

Ces dispositions font partie de la loi de l'Empire.

La vente d'un navire par un étranger s'accomplit au moyen d'un

(*) Cet article contient une contradiction puisqu'il reconnaît la propriété étrangère dans un navire ottoman, en même temps qu'il l'interdit.

Voici à ce sujet les prescriptions du Code de Commerce maritime ottoman du 6 Reb. I 1280 (1864) (v. Dust., vol. I, p. 466 ; Kod., p. 2278 ; et Arist., vol. I, p. 343) tel qu'il a été modifié en 1870, 11 Zilhi. 1292, v. Dust., vol. III, p. 168 ; Kod., p. 2291 ; Arist., vol. V, p. 80.

Art. 1^{er}. Les sujets étrangers ne pourront posséder en totalité ni en partie un navire sous pavillon ottoman. Un navire ottoman ne pourra être vendu en entier à un sujet étranger qu'en tant qu'on aura retiré préalablement les pièces constatant la nationalité ottomane dudit navire.

Art. 2. Les sujets ottomans peuvent acquérir la propriété d'un navire étranger, et le faire naviguer sous pavillon ottoman aux mêmes conditions que les navires nationaux, mais le contrat de leur acquisition ne peut renfermer aucune clause ou réserve contraire à l'article précédent au profit d'un étranger sous peine de confiscation du navire.

Art. 3. La vente volontaire d'un navire en tout ou en partie, qu'elle soit faite avant ou pendant le voyage, doit avoir lieu, à peine de nullité, par acte public devant les capitaines du port si elle a lieu dans l'Empire Ottoman, et par-devant un Consul de la S. Porte, si elle est faite en pays étranger. À défaut d'une administration du port dans le lieu de la vente en Turquie, le contrat de vente peut être passé devant le Consul provincial du lieu à la charge d'en donner avis au capitaine du port le plus voisin ; et à défaut de Consul ottoman en pays étranger, devant le magistrat compétent du lieu, à la charge d'en donner avis au Consul ottoman le plus proche.

acte formel du Consul dont il relève. Cet acte, ainsi que le rapport de l'autorité locale et le produit de la taxe des documents maritimes, sera envoyé à Constantinople.

Art. 23. Un permis pour la construction d'un navire sera donné contre payement de Ps. 4 par tonne (*) ; aussitôt complété, le navire est soumis à la taxe des documents officiels de Ps. 57.

La vente d'un navire se fera conformément au Code de Commerce maritime. *Si la valeur du navire vendu ne dépasse pas Ps. 5000, il sera prélevé un droit fixe de Ps. 100 et pour l'excédent 20 paras pour chaque Ps. 100 ou Ps. 5 pour chaque Ps. 1000* (**).

Pour les transferts de navires par droit de succession il ne sera prélevé que les Ps. 57 pour documents officiels.

Tous les détails du transfert seront communiqués à la Préfecture du Port à Constantinople.

Ces formalités sont les mêmes pour une vente partielle ou totale ainsi que pour une succession héréditaire.

Art. 24. En cas de doute sur le tonnage d'un bateau sans permis, le document de l'administration des phares sera pris comme base.

Art. 25. Il est interdit de jeter du lest ou des immondices dans les ports et mouillages. Toute contravention sera relevée par les autorités locales, avec le concours du Consul si le contrevenant est sujet étranger, et sera punie d'une amende de £T5 pour la première fois, de £T10 pour la seconde et de £T20 pour la troisième, dont le 10% reviendra au dénonciateur. Le lest sera déposé à terre dans un local spécial.

Art. 26. Ceux qui désirent construire des jetées ou des quais doivent demander la permission aux autorités du vilayet qui la refuseront si la Municipalité ou le Préfet du Port y voient quelque inconvénient pour les intérêts locaux ou pour ceux du Gouvernement ; faute de quoi l'affaire sera soumise à la S. Porte.

Art. 27. La propriété de tout objet en métal retiré de l'eau par des plongeurs ou par d'autres moyens sera attribuée en se conformant au contrat privé passé à cet effet.

Art. 28. Le lest retiré de l'eau sera gardé pendant trois mois et si le propriétaire se présente pendant ce délai, on lui en rendra les deux tiers ; à défaut, les autorités vendront le lest et remettront un tiers du produit à celui qui l'a trouvé ; dans le cas où un objet trouvé est sujet à déperissement, il sera vendu sans délai.

Art. 29. La présence à bord d'un navire marchand de poudre, d'armes ou d'autres marchandises, sera dénoncée aux autorités locales qui agiront de suite en exécution de la loi et en aviseront la Préfecture du Port à Constantinople.

(*) Réduit à 20 paras par l'art. 1^{er} du XLV¹.

(**) Réduit à Ps. 5 pour une valeur de Ps. 5000, et 20 paras pour chaque Ps. 100 de l'excédent (v. art. 2 du XLV¹).

Art. 30. Les autorités du port doivent faire des sondages et en communiquer les résultats aux navigateurs.

Art. 31. Pour prévenir de la part des sujets ottomans ou étrangers toute contravention aux lois de l'Empire en ce qui concerne la pêche des éponges, il ne sera pas permis aux bateaux de fréquenter les eaux ottomanes sans avoir fourni une caution valable agréée par les autorités locales et signifiée au Consul.

Les Préfets du Port recourront aux autorités locales pour l'exécution de cette disposition.

Art. 32. Si le propriétaire ou le capitaine, sujets ottomans d'un navire marchand construit dans un chantier ottoman, arborent un pavillon étranger, le Capitaine du Port en avisera la Préfecture du Port à Constantinople et les autorités locales.

Art. 33. Les Capitaines de Port doivent arranger les mouillages et faciliter les opérations des navires.

Art. 34. Ils doivent remplir leurs fonctions sans atermoiement. S'il s'agit de mettre en réquisition des bateaux pour le service de l'État, c'est le Capitaine du Port qui fera les notifications aux capitaines et propriétaires et si ces derniers s'y refusent il en avertira les autorités et fera le nécessaire.

Art. 35. Les Capitaines de Port veilleront à ce que les phares soient maintenus en bon ordre et fonctionnent régulièrement; ils dénonceront toute irrégularité à la Préfecture du Port à Constantinople.

Art. 36. Ils remettront chaque mois à Constantinople le produit des droits, déduction faite du nolis et des dépenses postales.

Art. 37. Ils ne s'éloigneront pas de leur poste sans congé et référeront toute question contentieuse à la Préfecture du Port à Constantinople.

Ils seront punis d'après le Code maritime, pour manquement à leurs devoirs.

TEXTE XLV³.

Code de Commerce maritime,
articles modifiés.

Dust., vol. III, p. 168.

Kod., p. 2291.

Arist., vol. V, p. 80.

Art. 38. Le capitaine est obligé de tenir un registre appelé *journal de bord*, coté et paraphé par un employé de l'Administration du port et à défaut par un employé du Conseil municipal et à la fin confirmé par le visa du Capitaine du Port ou du Conseil municipal. Le registre ou journal contient :

- 1^o L'état journalier du temps et des vents ;
- 2^o La marche journalière en progrès ou en retard du navire ;
- 3^o Le degré de longitude et latitude où se trouve le navire jour par jour ;

4° Tous les dommages arrivés au navire et aux marchandises et leurs causes ;

5° L'état (autant que possible) de tout ce qui aura été perdu par accident, et de tout ce qui aura été coupé ou abandonné ;

6° La route qu'il a tenue, avec les motifs des déviations, soit volontaires, soit forcées ;

7° Toutes les résolutions prises pendant le voyage par le capitaine en conseil avec les officiers et gens de l'équipage ;

8° Les congés donnés aux officiers et gens de l'équipage ainsi que les motifs ;

9° La recette et la dépense concernant le navire et les marchandises chargées, et enfin tout ce qui concerne le navire ou son chargement et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre ou à une demande à former ou à contester (1).

[Pour autres dispositions réglant les devoirs du Capitaine, v. Code de Commerce maritime.]

TITRE XLVI

PORT DE CONSTANTINOPLE

TEXTE XLVI¹.

Règlement du Port de Constantinople.	24 Djem. II 1291. 8 août 1874.	Dust., vol. IV, p. 573-607 (ture). Kod., 4395 (grec). Arist., vol. III, p. 521 (franç.).
Élaboré par une Commission mixte et communiqué aux Missions.	30 août 1874.	
Règlement abrogé.	6 Djem. I 1288. 24 juin 1871.	Dust., vol. II, p. 785.
Tarif abrogé.	14 Reb. I 1289. 22 mai 1872.	Dust., vol. II, p. 781.

Art. 1^{er}. On entend par Port de Constantinople l'ensemble du Port de Galata et la partie de la Corne d'Or au delà des ponts. On entend par Port de Galata la partie de la Corne d'Or com-

(1) La Préfecture du Port à Constantinople devrait veiller à ce que chaque bateau à vapeur porte au moins quatre grands bateaux, et se réserver le droit d'empêcher le départ de tout navire qui ne s'y conformerait pas.

Les bateaux ottomans à passagers devraient porter huit bateaux dont deux grands, un bateau de sauvetage, deux petits bateaux et trois chaloupes, d'une capacité collective d'environ 150 personnes.

prise entre le pont de Karakeuy et la ligne des bouées les plus en dehors allant de Sali-Bazar à la pointe du Sérail.

Un plan du Port est annexé au présent règlement.

Art. 2. Tous les navires qui entreront dans les limites du Port de Constantinople seront soumis à la taxe suivante⁽¹⁾ :

1° Tous les navires faisant des opérations commerciales payeront 4 paras par tonne de Turquie pour un séjour ne dépassant pas quatre jours, et 8 paras pour un séjour plus long. Les jours où la douane est fermée ne comptent pas dans la totalité de séjour fait dans le Port ;

2° Les navires au-dessus de 800 tonnes payeront 4 ou 8 paras, suivant la durée de leur séjour, jusqu'à 800 tonnes. Pour l'excédent de 800 tonnes la taxe sera réduite de moitié ;

3° Les navires qui transportent le bois de chauffage et le charbon de bois payeront 4 paras par tonne ;

4° Les navires faisant le cabotage, depuis l'entrée des Dardanelles jusqu'à Carabournou et Chili, payeront 4 paras par tonne ;

5° Les navires au-dessous de 5 tonnes sont exempts des droits ;

6° Les bateaux à vapeur faisant le service des passagers dans l'intérieur de la Corne d'Or payeront £T9 par an ;

7° Les bateaux faisant le service des passagers dans le Bosphore, Kadikeuy, Iles des Princes et San-Stéfano payeront £T18 par an ;

8° Les remorqueurs payeront £T12 par an ;

9° Les services rendus par les remorqueurs de la Direction du Port seront gratuits.

NOTA. Après trois ans de sa mise à exécution le présent Tarif sera soumis à une revision.

Art. 3. Lorsqu'une amende sera due, avis par écrit en sera donné par le bureau de perception des droits de bouées au capitaine du bâtiment contrevenant.

Tout capitaine devra se mettre en règle avec ledit bureau et prendre un reçu des sommes qu'il aura payées, pour droits de bouées ou pour amendes, avant de quitter le Port. Dans le cas où un navire partirait sans acquitter les droits et les amendes qui lui auraient été infligées, le bureau de perception avisera la Préfecture du Port, si le navire est sous pavillon ottoman.

Si le navire est sous pavillon étranger, le bureau de perception préviendra le Consul de la nation à laquelle appartient le navire. Dans ce cas les amendes et les droits seront triplés.

Le bureau de perception des droits de bouées sera ouvert tous les jours, de neuf heures du matin jusqu'à une heure avant le coucher du soleil.

(1) A partir du 1-14 mars 1900 les bateaux amarrés au quai de Galata seront affranchis du droit de bouée. (*Moniteur Oriental*, 5 AVR. 1900.)

Art. 4. Tous les avis, ordres, etc., en un mot toute communication du Liman Odassi à un navire, sera faite par écrit et remise au capitaine ou au second qui signera sur un registre à souche en indiquant l'heure à laquelle la communication lui aura été remise. Il sera aussi fait mention sur le registre de l'heure à laquelle le remorqueur du Port devra être mis gratuitement à la disposition du bâtiment qui aura reçu l'ordre de changer de poste.

Le capitaine peut refuser le remorqueur du Port : mais il devra alors se préoccuper d'en avoir un de son choix, dès qu'il aura reçu l'avis préalable de changer de poste, car l'amende sera exigible s'il n'a pas commencé son mouvement à l'heure où le remorqueur du Port devait être à sa disposition.

Art. 5. Tout navire à vapeur entrant dans le Port de Constantinople dont les limites sont indiquées dans l'art. 1^{er} pour charger ou décharger, devra être amarré par l'avant et par l'arrière entre deux bouées, ou par l'avant sur une bouée. Les navires qui viendront pour attendre des ordres et ceux qui viendront seulement faire de l'eau, ne pourront pas entrer dans les limites du Port.

Art. 6. Les navires qui veulent entrer dans le Port de Constantinople devront hisser à un de leurs mâts, aussitôt en vue du Port et le plus en vue possible, le pavillon blanc et rouge du Code commercial international.

Avant d'être est et ouest du phare de la pointe du Sérail s'ils viennent de Marmara, ou est et ouest de Cabatach s'ils viennent de la Mer Noire, ils seront accostés par une embarcation portant un officier du Liman Odassi, pratique du Port.

Si le navire n'appartient à aucune des compagnies faisant un service régulier, et auxquelles est assigné un certain nombre de bouées, l'officier du Port remettra au capitaine un ordre écrit indiquant le poste qu'il doit prendre.

Art. 7. Il est défendu à tous les navires de mouiller dans le Port, à moins d'en avoir reçu l'autorisation écrite, ou bien en cas de force majeure. En cas de mauvais temps il est bien entendu que les capitaines des navires amarrés sur des bouées pourront toujours mouiller quand ils le jugeront nécessaire pour la sécurité de leur bâtiment.

Les navires qui mouilleront en dehors des limites du Port devront placer leurs ancres assez au large pour que dans aucun évitage ils ne puissent approcher à plus de 300 pieds des bouées les plus en dehors. Tout contrevenant encourra la peine de £T1 à £T5 d'amende.

Dans le cas où le contrevenant aurait pour excuse le cas de force majeure, il serait passible de l'amende si, après avis préalable, il persistait à rester à son mouillage.

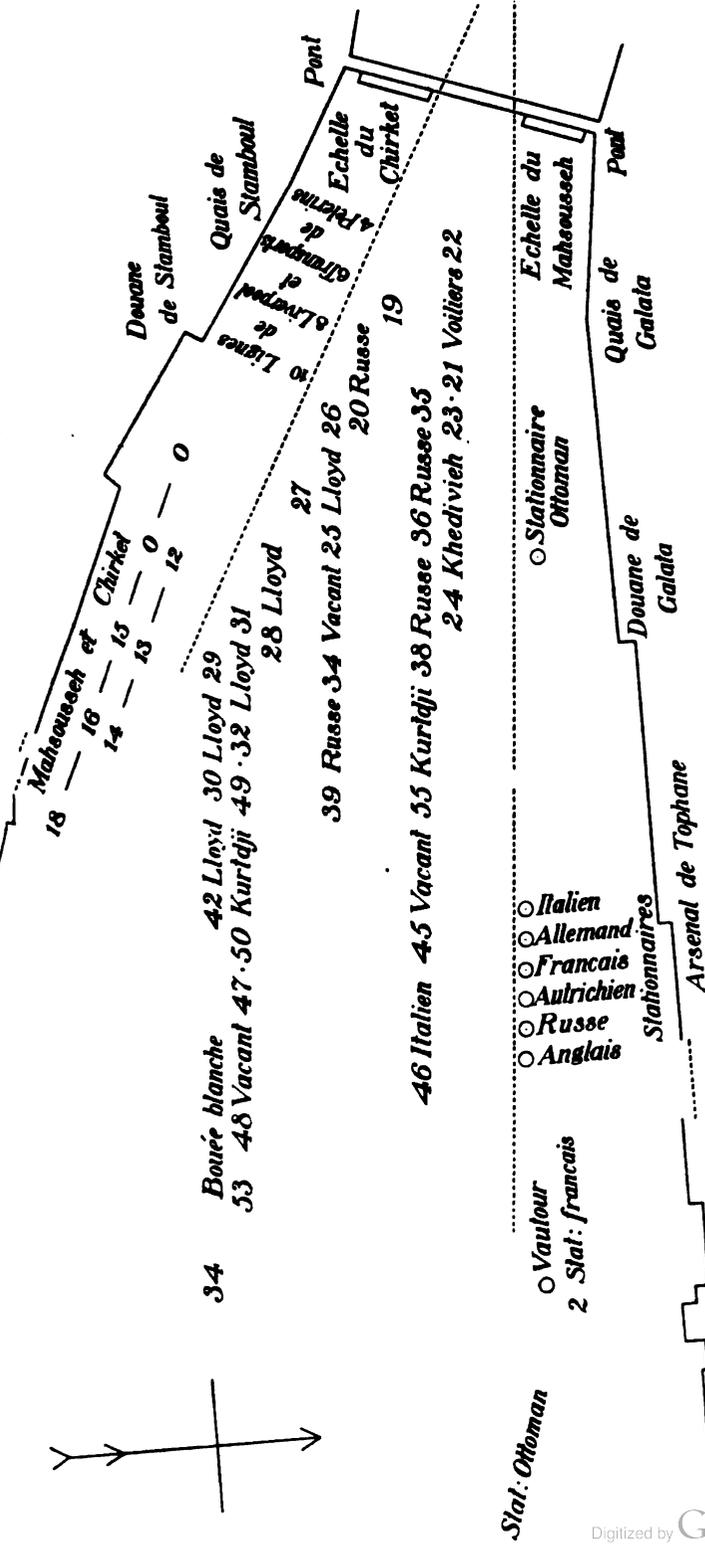
Art. 8. Les bouées de Sali-Bazar, peintes en blanc, sont destinées aux navires qui ne stationnent que 24 heures pour faire

NOTE

Pendant que cet ouvrage est sous presse (mai 1905) les relations entre la S. Porte et la Société des Quais de Constantinople ont été réglées d'une façon définitive par une entente dont le texte n'a pas été publié, mais qui pourrait se résumer, d'après des informations dignes de foi, de la façon suivante :

' La Société des Quais construira de nouveaux édifices douaniers à Stamboul et Galata comportant une superficie de 18,000 m. c. et de 7000 m. c. respectivement, en y ajoutant des entrepôts douaniers. Par contre elle aura le droit de vendre pour son compte tout terrain desséché ; elle touchera la somme de £T75,000 réclamée par elle et exercera librement à l'avenir tous les droits que lui accorde la Convention.'

Plan du Port de Constantinople
en 1903



Les numeros indiquent les bouées
Les navires sont amarrés dans la direction de l'écriture

du charbon ; elles sont gratuites. Ces bouées pourront servir de bouées de hâlage.

Les 24 heures expirées, le navire devra quitter immédiatement ce poste sous peine d'encourir une amende de £T1 à £T5.

Les bâtiments qui ont des bouées réservées dans le Port pourront, lorsqu'ils arriveront la nuit trop tard pour prendre leur poste, s'amarrer sur ces bouées, si elles sont libres,

Il ne pourront y passer que la nuit.

Art. 9. Il est expressément défendu de s'amarrer, sauf le cas de force majeure, sur les bouées de hâlage peintes en blanc qui sont près du pont de Karakeuy. Tout navire contrevenant à ces prescriptions encourra la peine d'une amende de £T1 à £T10.

Art. 10. Tout navire qui, sauf le cas de force majeure, prendra un autre poste que celui qu'on lui aura indiqué, encourra la peine de £T3 d'amende.

Art. 11. Il est expressément défendu à tout navire de commerce ayant à bord une cargaison composée de munitions de guerre, de la poudre ou des matières inflammables, d'entrer dans les limites du Port.

Tout navire ayant un chargement de cette nature devra mouiller dans le milieu du Bosphore ou dans un endroit désigné sur l'ordre écrit que lui délivrera l'officier du Liman Odassi à son arrivée.

Dans tous les cas, une fois mouillé, il devra hisser et conserver un pavillon rouge au mât de misaine.

Art. 12. Le capitaine d'un navire chargé en tout ou en partie de pétrole, de naphte, de benzine ou de toute autre huile minérale, naturelle ou artificielle, devra se rendre au mouillage entre Tohiboukli et Pacha-Baktché pour débarquer sa cargaison dans un entrepôt général qui sera construit *ad hoc*.

Art. 13. Le transport en ville du pétrole ne pourra s'effectuer que dans des mahonnes en tôle, offrant toutes les garanties possibles contre l'incendie.

On ne pourra transporter à la fois plus de 100 caisses.

Art. 14. La Préfecture du Port veillera à ce que les mahonnes chargées de pétrole soient déchargées dans le plus bref délai possible et qu'il n'y ait pas plus de deux mahonnes à la fois à la même échelle.

Art. 15 (*). Les postes d'amarrage pour les navires des compagnies faisant un service régulier, sont fixés ainsi qu'il suit : (v. plan du port, note n° 2).

(*) Les postes d'amarrage fixés par la Commission Internationale de 1874 dans l'art. 15, comprenaient 61 bouées pour navires marchands et 4 pour stationnaires. Les conditions du Port de Constantinople ayant été complètement changées par suite de la construction des quais, et la gran-

Les navires à vapeur ne faisant pas de service régulier qui auront à débarquer leur cargaison dans les limites du Port seront amarrés aux postes qui leur seront assignés, à leur arrivée sur rade, par l'officier du Liman Odassi.

Sur les 15 bouées simples exposées à la houle, il n'y aura qu'un seul navire amarré par bouée.

Art. 16. Les bateaux des compagnies faisant le service des passagers dans le Bosphore, aux Iles des Princes, etc., s'amarreront le long du pont de Karakeuy de façon à laisser libre l'entrée et la sortie des caïks et des mahonnes. Ils pourront aussi s'amarrer sur les bouées qui leur sont affectées ainsi qu'il est dit dans l'art. 15.

Art. 17. Les navires de guerre, stationnaires étrangers, mouilleront devant le quai de l'Arsenal de Tophané à l'est du débarcadère de S. M. I. le Sultan.

Le navire le plus à l'ouest se trouvera à hauteur du petit débarcadère de l'arsenal.

Des points fixe-canoes ou ancres seront installés à terre par les soins de l'autorité ottomane de façon que ces bâtiments puissent s'amarrer l'arrière à terre.

Entre chaque bâtiment il y aura assez de place pour qu'ils puissent croiser leurs tangons.

Les navires de guerre ainsi amarrés pourront toujours et à toute heure envoyer sur le quai des hommes pour doubler ou visiter leurs amarres.

Les stationnaires une fois amarrés à quatre devront rentrer leur bout dehors de foc.

Art. 18. Sauf le cas de force majeure, il est expressément défendu à tout bâtiment autre que les navires de guerre stationnaires, de s'amarrer sur les deux bouées placées devant Tophané. Tout navire contrevenant à cet article sera passible d'une amende de £T1 à £T5.

La même amende sera infligée à tout navire qui viendrait mouiller de façon à s'amarrer dans l'endroit réservé aux navires de guerre étrangers.

Art. 19. Tous les bâtiments à voiles entrant dans le port pour charger ou décharger doivent s'amarrer l'arrière à terre après avoir mouillé leurs ancres, à moins qu'ils n'aient des bouées pour s'amarrer par l'avant.

L'entrée dans les limites du Port de Constantinople ne sera permise qu'aux navires qui devront commencer leurs opéra-

deur des vaisseaux qui fréquentent le port augmentant sans cesse, l'arrangement des amarrages a subi de radicales modifications. Aujourd'hui 12 des bouées sont affectées aux stationnaires et 43 à la marine marchande ; en outre, il y a plusieurs postes d'amarrage aux quais.

tions dans l'espace de 4 jours, sous peine d'une amende de £T1 à £T5.

Art. 20. Tous les bâtiments à voile avant de se haler dans le rang doivent rentrer leurs bouts dehors de foc et de clin foc, leur gui, brasser les vergues en pointe à babord et mettre des défenses en dehors.

Art. 21. Il est permis aux navires à voiles d'accoster au débarcadère de la Douane de Galata à condition d'en avoir obtenu l'autorisation écrite du Liman Odaasi. Dans aucun cas il ne devra y avoir plus de trois navires accostés l'un à l'autre.

Art. 22. Les bâtiments à voiles, si le temps et le vent ne s'y opposent pas, devront sortir des limites du port 48 heures après avoir achevé leur opérations de chargement ou de déchargement y compris le lest.

Les contrevenants seront soumis au paiement d'une amende de £T1 par chaque jour qu'ils resteront une fois leurs opérations terminées.

Art. 23. Si un navire a son ancre engagée par celle de ses voisins, ceux-ci doivent quitter tout travail pour lui venir en aide sous peine de £T2 à £T7 d'amende.

Les navires en mouillant doivent, autant que possible, ne pas mouiller sur leurs voisins.

Art. 24. Tout capitaine de navire étranger qui voudra faire entrer son navire entre les ponts, devra s'adresser au Capitaine du Port de sa nationalité pour en obtenir la permission des autorités locales qui réclameront alors la production d'un permis de l'Administration des Douanes^(*).

Ces formalités remplies, les employés du pont devront faciliter autant qu'il sera en leur pouvoir l'entrée du navire aux heures réglementaires sans avoir droit de réclamer un paiement quelconque. Toute demande dans ce sens est illégale.

Art. 25. A moins de cas de force majeure, les bâtiments à voiles qui demanderont à passer entre les ponts devront s'amarrer sur les bouées placées à cet effet.

Ils devront effectuer leur passage la nuit de leur arrivée sous peine d'une amende de £T1 par jour.

Art. 26. Les bâtiments à voiles chargés de blé, ou devant prendre un chargement de cette nature, doivent s'amarrer entre les ponts, côté de Stamboul, à $\frac{3}{4}$ d'encablure environ du rivage devant les magasins à bois.

Art. 27. Il n'est permis à aucun navire d'encombrer le Port. Tout bâtiment en procès ou séquestré ira attendre en dehors du Port, dans le lieu qui lui sera désigné.

(*) Ce permis sera fourni sur la présentation d'un takrir du Capitaine du Port et après paiement de Pt. 21.

Art. 28. Les bâtiments passant entre les ponts pour y charger, décharger, entrer en réparation ou être abattus en carène pourront séjourner dans ce Port pendant un mois sans avoir à payer d'autres droits que les droits de bouée.

Ce laps de temps écoulé, ils auront à se soumettre au paiement d'une taxe de Ps. 10 par jour, à moins qu'il ne soit prouvé par une commission d'experts que les réparations demandent un temps de séjour plus considérable(*). Les réparations achevées, les navires devront sortir ou payer la susdite taxe.

Art. 29. Tout bâtiment qui après son départ du Port ferait des avaries de mer qui l'obligeraient à revenir pour se réparer, ne sera pas de nouveau soumis à la taxe des droits de bouées.

Art. 30. Tous les bateaux, caïques, mahonnes, allèges, etc., passant sous le pont de Karakeuy doivent, pour entrer entre les ponts, prendre le côté de Stamboul, et pour sortir le côté de Galata.

Il est interdit à ces bateaux de se servir de voiles entre les deux ponts et le fond de la Corne d'Or, sous peine d'une amende de Ps. 25 la première fois, de Ps. 50 en cas de récidive et enfin pour la troisième infraction l'amende sera de £Tr.

Art. 31. Toutes les fois qu'un navire lèvera des ancres, des chaînes, ou sauvera des embarcations abandonnées, ou tout autre objet ne lui appartenant pas, dans les eaux de Constantinople, le capitaine du navire devra en avertir immédiatement les autorités du Liman Odassi qui enverra prendre ces objets afin que le légitime propriétaire puisse les réclamer et les reprendre en payant les droits de sauvetage selon l'usage.

Art. 32. La fourniture du lest aux navires mouillés dans le Port est un droit du Gouvernement, et est administrée par le Liman Odassi qui fournira le lest à raison de Ps. 10 la tonne. Pour les navires en dehors des limites du Port et qui n'auraient pas payé de droit de bouées, la tonne de lest sera fournie à raison de Ps. 13.

Art. 33. Toutes les mahonnes à lest doivent porter un numéro d'ordre peint sur l'arrière. Elles doivent avoir en outre un liston rouge indiquant la ligne d'immersion maximum, et le numéro indiquant leur jaugeage, peint sur l'avant.

Les capitaines pourront refuser les mahonnes qui ne porteraient pas les susdites marques et avertir le bureau du lest de cette infraction au règlement.

Art. 34. Il n'est pas permis aux navires arrivant sur lest de verser directement leur lest à d'autres navires, mais s'ils désirent le décharger, les capitaines devront en avertir le bureau du lest qui sera tenu de leur envoyer immédiatement des mahonnes pour

(*) Ce droit n'est pas appliqué aux navires ottomans (v. 'Tarif des Droits').

le recevoir. Le lest ainsi acquis par le Gouvernement sera payé au $\frac{1}{3}$ du prix réglementaire. Les contrevenants à cet article du règlement seront passibles d'une amende de £T5 à £T20.

Art. 35. Les capitaines ou leurs seconds doivent se présenter en personne au bureau du lest au Liman Odassi et faire leur demande par écrit 24 heures à l'avance. Ce délai passé, une indemnité de 20 paras par tonne registre sera payée au capitaine pour chaque jour de retard. Ils doivent indiquer en même temps le poste de mouillage de leur navire et s'assurer, avant de quitter le bureau, que leur demande est régulièrement enregistrée.

Le bureau du lest sera ouvert tous les jours, les dimanches exceptés, de 9 heures du matin à 4 heures de l'après-midi.

Art. 36. Sauf le cas d'incendie, il est défendu à tout remorqueur ou bateau à vapeur faisant un service local, de circuler, sans autorisation spéciale de la Préfecture du Port, depuis une heure après le coucher du soleil jusqu'à une demi-heure avant son lever. Toute contravention à cet article entraînera une amende de £T20, sans préjudice du paiement de toute avarie faite par eux à des navires, mahonnes, embarcations, caïques, ou propriétés quelconques.

Il est bien entendu qu'entre ces limites d'heures, cet article sera appliqué de droit sans qu'il puisse être allégué aucune raison, soit de manœuvres commencées en dehors des heures interdites, soit de toute autre circonstance quelconque.

Art. 37. Toute réclamation de la part des capitaines doit être adressée au chef du Liman Odassi directement ou par l'entremise du Capitaine du Port de la nationalité du réclamant.

Art. 38. Le Liman Odassi aura toujours à sa disposition un des bateaux à vapeur du Port sous pression et pouvant au premier ordre porter des remorques et des secours aux navires en danger.

Art. 39. Deux canots à vapeur à chauffe rapide ayant à bord des pompes à incendie à vapeur très puissantes seront toujours tenus en état de service immédiat.

Ces canots auront des stations désignées et bien en évidence, l'une au Liman Odassi, l'autre entre les deux ponts à Kurktchu Capoussou. Ils seront montés par des officiers et des équipages spéciaux. Les équipages seront exercés, le matériel sera visité au moins une fois par semaine.

Art. 40. Toute personne portant à la station la plus voisine la première information d'un commencement d'incendie aura droit à une rémunération de Ps. 50.

TEXTE XLVI².

Droits de Port sur les Navires Marchands à Constantinople.

Tarif sans date. Lah-i-Kav., vol. II, p. 204.
 abrogeant le tarif du 14 Reb. I 1289-1872. Dust., vol. III, p. 781.

[traduction non garantie.]

1. Droit de firman, de lest et de navigation ⁽¹⁾ (mourour tezkéré vé firman) [v. note n° 1]
2. Droit de firman et de navigation (tezkéré) perçu des navires de cabotage ⁽²⁾ par tonne P. 1
3. Droit de lest perçu des navires étrangers mouillés en dehors des bouées par tonne Ps. 13
4. En dedans des bouées par tonne Ps. 10
5. Droit de lest perçu des navires étrangers qui ne sont pas soumis au droit de bouée et qui déchargent du lest à titre de rémunération aux mahonadjis ⁽³⁾ par tonne Ps. 2
6. Droit de bouée à percevoir des navires de cabotage ⁽⁴⁾ par tonne 4 paras
7. Droit de bouée à percevoir des navires venant d'en dehors des Détroits pour un séjour de 4 jours par tonne 4 paras
8. Pour un séjour de plus de 4 jours par tonne 6 paras
9. Droit de bouée à percevoir des bâtiments transportant le bois et le charbon par tonne 4 paras
10. Transportant l'eau, à calculer sur une base de 8 voyages par mois ⁽⁵⁾ par tonne 4 paras
11. Droit de bouée à percevoir des vapeurs des Sociétés Mahsoussé et Chirket, par an £T18
12. Des vapeurs faisant le service de la Corne d'Or par an £T9
13. Droit de bouée à percevoir des remorqueurs par mois £T1
14. Droit de bouée à percevoir d'un navire mouillant au port de Sténia Ps. 20

⁽¹⁾ Par l'art. 6 de la loi du 21 nov. 1885, ce droit a été fixé à 20 paras par tonne pour tout navire de plus de 5 tonnes jusqu'à un maximum de Ps. 150; les vaisseaux sur lest en sont exempts et ne payent en tout que Ps. 20, soit Ps. 5 imposées par l'art. 27 et Ps. 15 imposées par l'art. 35.

⁽²⁾ Perçu jusqu'à un maximum de Ps. 300; les vaisseaux sur lest ne payent que les Ps. 10 imposées par les arts. 27 et 35.

L'art. 12 de la loi du 21 nov. 1885 réduit à 20 paras par tonne le droit de Firman et de tezkéré à percevoir des navires de cabotage transportant le bois et le charbon.

⁽³⁾ Les navires ottomans peuvent employer leurs mahonnes à eux.

⁽⁴⁾ Il n'y a pas de période limitée à l'emploi des bouées pour les petits bâtiments de cabotage venant de la Marmara.

⁽⁵⁾ Le droit à payer par mois pour un de ces bateaux de 20 tonnes serait donc de Ps. 16.

15. Droit d'amarrage au coffre, perçu des bateaux chargés de boissons ou spiritueux (sar parassi) . par tonne Ps. 2
16. Droit perçu des bateaux samiens, pour chaque voyage dans la Méditerranée (*) Ps. 6
17. Droit perçu des caïques de moins de 5 tonnes (7) Ps. 4
par voyage
18. Droit à percevoir des allèges (mahonnes) transportant le sable par voyage Ps. 10
19. Droit à percevoir des navires étrangers sous réparation et prolongeant leur séjour en dedans des ponts ou à Sténia, pour chaque jour au delà de la période permise Ps. 10
20. Droit d'ancre (démir khardji) à percevoir des navires étrangers mouillés en dehors des bouées, jaugeant moins de 5 tonnes Ps. 3
21. Pour ceux de plus de 5 tonnes Ps. 6
22. Droit de bouée à percevoir pour un radeau amarré en dehors du pont £T1
23. Droit à percevoir d'un radeau retiré de l'eau à Kalafat-Yéri (en versant à titre de caution Ps. 1100 avant de le sortir de l'eau), par takim (*) Ps. 4, 16 paras
24. Droit à percevoir des navires démolis 20 paras par tonne
25. Droit à percevoir des mahonnes de pétrole passant le pont Ps. 20
26. Droit de péage à percevoir des navires étrangers passant le pont Ps. 20
27. Droit de visa du journal de bord Ps. 5
28. Droit de péage pour passer le pont, à percevoir des navires ottomans de 5 à 20 tonnes Ps. 2, 20 paras
29. De 21 à 50 tonnes Ps. 5
30. De 51 à 100 tonnes Ps. 7, 20 paras
31. De 101 à 150 tonnes Ps. 15
32. De 151 à 200 tonnes Ps. 17, 20 paras
33. De plus de 200 tonnes Ps. 20
34. Droit à percevoir pour un nouveau journal de bord Ps. 25
35. Droit de légalisation du journal de bord des navires sortant des détroits Ps. 15
36. Pour des navires de cabotage Ps. 5
37. Droit pour le titre de propriété, à percevoir à la construction ou à la vente des caïques d'une à deux paires de rames, dits 'piyadés' et 'fétéké' Ps. 5

(*) Le droit sur les navires samiens a été abrogé.

(7) Ce droit a été réduit de Ps. 8 à Ps. 4.

(*) Un 'takim' représente une rangée de poutres équivalant à environ un mètre cube de bois. Après le dédouanement du bois, le propriétaire présente un certificat indiquant la quantité de bois, et le droit du port est calculé sur cette base. Si le droit est moindre que la caution de Ps. 1100, l'excédant lui sera rendu, sinon le propriétaire comblera le déficit. La caution a été fixée à Ps. 1100 par radeau parce qu'il y a ordinairement 250 rangées (takim) dans un radeau.

38. Droit pour le titre de propriété, à percevoir à la construction ou à la vente des salapourias et des caiques du Bosphore et des îles, de 6 à 10 paires de rames. . . . Ps. 10
39. Droit pour le titre de propriété, à percevoir des mahonnes, bazar-caïques, des caiques de cette grandeur en général, des caiques de pêche, et des caiques dits 'alamana'

Ps. 20

TITRE XLVII^A

SERVICE DES PHARES

Le développement du mouvement maritime après la guerre de Crimée porta l'attention des Puissances sur le fait que les côtes de la Turquie étaient dépourvues de phares. Une Commission internationale nommée à cet effet décida qu'il serait construit 52 phares ou feux, et établit le tarif des droits à percevoir⁽¹⁾. Ce tarif, qui s'est maintenu en principe, avec une réduction, jusqu'à aujourd'hui (v. XLVII^B) n'est pas proportionnel au nombre de feux que le navire aurait pu apercevoir, mais fixe.

Le 1^{er} août 1856, le Gouvernement Ottoman passa un contrat avec M. Michel, dès lors Directeur Général du Service, et des phares au nombre de 18 seulement, dont 15 sur les Détroits et trois à l'embouchure du Danube, furent allumés dans le courant de 1856 ; la perception des droits commençait après quelques délais⁽²⁾.

La construction de phares complémentaires étant réclamée dans l'intérêt du commerce et de la navigation, le Gouvernement accueillit favorablement la proposition faite en 1861 par MM. Michel et Collas pour la construction de phares sur tout le littoral de l'Empire. Une Convention

(¹) La Commission fut composée de Moustapha Effendi, amiral, président, Kabouli Effendi, premier interprète du Divan et MM. Spratt, capitaine de vaisseau, inspecteur anglais, et Garbeiron, capitaine de frégate, inspecteur français.

Le tarif est contenu dans un procès-verbal du 1^{er} sept. 1856.

(²) Le payement général des droits imposés par le tarif n'a commencé que vers 1858.

portant sur la construction de 96 phares, l'entretien de leur éclairage et la perception des droits, fut signée le 8-20 août 1860 (v. XLVII³) ; elle accordait à la Société des Phares de l'Empire Ottoman la concession pour 20 ans contre une redevance de 22 % du revenu brut à payer au Gouvernement à titre de rémunération des phares construits par lui à l'origine.

Une forte opposition se déclara aussitôt de la part des Puissances, surtout de l'Angleterre qui n'avait aucune voix dans cette entreprise étrangère à laquelle la marine anglaise devait apporter la plus grosse part de profits ; pour obtenir l'assentiment du Gouvernement anglais les concessionnaires ont dû introduire dans leur contrat des articles qui leur imposaient le contrôle par une Commission Mixte⁽²⁾. Enfin l'Angleterre accepta le Tarif⁽⁴⁾ qui sauf l'addition d'un tarif complémentaire de peu d'importance était identique à celui de 1856, en faisant quelques réserves

(¹) La Commission Mixte n'a jamais été constituée.

(²) L'Amb. d'Angleterre à la S. Porte, note verbale du 4 avr. 1863 :

'J'ai l'honneur d'informer Votre Altesse qu'en conséquence des négociations personnelles entre M. Collas, Directeur de l'Administration des Phares ottomans, et les Lords Commissioners of the Board of Trade, ces derniers ont cru pouvoir se raviser sur la question du taux de change et, conformément à leurs instructions, je ne dois plus insister sur ce que les droits à payer par les navires anglais soient perçus au taux de Ps. 110 la livre turque au lieu de Ps. 100 et ne plus exiger que les droits à payer pour les nouveaux phares à établir soient sujets à révision après expérience faite des montants respectifs des frais d'entretien et du produit des droits.

'Mais je ne dois donner mon assentiment à ces égards que sous les conditions suivantes :

1° 'Que, avant ou lors de l'échéance du contrat pour l'établissement et l'entretien des phares, un relevé détaillé des comptes de dépenses et de recettes de l'Administration sera publié ou fourni au Gouvernement de Sa Majesté Britannique ;

2° 'Que le contrat ne sera pas renouvelé et que la S. Porte ne fera aucune démarche pour prolonger la validité du Tarif à son taux actuel après l'échéance de la durée du contrat fixée à vingt années, sans avoir préalablement donné au Gouvernement de Sa Majesté Britannique le moyen de s'y opposer ou de demander la révision qui pourrait alors s'imposer pour ramener les recettes au montant strictement nécessaire pour l'entretien des phares. D'après l'opinion du Board of Trade, le Gouvernement Ottoman devrait dès à présent stipuler qu'en cas de surplus évident lors de l'échéance, les droits seraient réduits ;

3° 'Que quels que soient les droits de phares payés, la navigation restera ouverte la nuit comme le jour.' (v. la note suivante.)

auxquelles les autres Puissances adhéraient. Une de ses réserves acceptée la S. Porte⁽⁶⁾ devait prévenir qu'une prolongation du contrat ne pouvait être passée avec MM. Collas et Michel sans avoir été dénoncée aux Puissances et agréée par elles.

Avant l'échéance du contrat qui avait été fixée à l'année 1884, les concessionnaires trouvaient leur intérêt à amener la S. Porte, par le moyen d'un emprunt, à le renouveler dès le 12 juillet 1879, et cela aux conditions suivantes : la prolongation serait de 15 années ; le tarif de 1856 et le contrat de 1860 seraient maintenus, mais la proportion des recettes brutes à recevoir par le Gouvernement serait portée de 22 % à 28 %, et le Gouvernement aurait de plus droit à la moitié de tout excédent du revenu brut futur sur la moyenne des sept dernières années.

Malgré l'accord intervenu avec les Missions en 1863, cet arrangement s'accomplit sans leur assentiment et même sans avoir été porté à leur connaissance ; aussi protestèrent-elles énergiquement contre la validité de l'arrangement. La S. Porte répondit (10 mars 1880) en s'excusant pour une omission qu'elle affirmait tout à fait involontaire, et en faisant ressortir les avantages offerts au commerce par l'arrangement conclu ; à la fin, vers 1885, toutes les Missions intéressées se résignaient à accepter le fait accompli. L'Angleterre ne céda (note verbale du 31 octobre 1884) qu'en stipulant que les phares de l'Île de Chypre lui fussent vendus, que les feux existants fussent améliorés, et que le tarif ne fut pas augmenté.

(⁶) La S. Porte à l'Amb. d'Angleterre, note verbale du 17 mai 1863.

[extrait] :

'La S. Porte adhère entièrement aux conditions demandées par le Gouvernement de Sa Majesté Britannique. Rien dans ces conditions ne saurait avoir une portée pouvant aliéner son libre arbitre dans l'application des mesures purement administratives et que le Gouvernement Impérial pourrait être amené à prendre après l'expiration du terme du contrat actuel.'

(La Note relève ensuite l'impossibilité d'accorder la libre navigation des Détroits pendant la nuit, réclamée dans les réserves précitées. Ce n'est qu'en 1871 (v. XLIV¹) qu'était permise la sortie des Détroits après le coucher du soleil ; l'entrée pendant la nuit est encore interdite.)

Encore une fois, les concessionnaires firent renouveler leur concession bien avant son échéance ; en 1894 ils obtenaient une prolongation pour 25 ans au moyen d'une avance de £T400,000 nantie par la part du Gouvernement Ottoman dans les recettes brutes ; en même temps, cette part fut portée à 50 %. Cette fois, les Missions n'y donnaient leur adhésion qu'en considération d'une diminution de 10 % du tarif, en se fondant sur ce que, malgré l'augmentation du nombre des phares, une telle réduction se trouvait justifiée par les économies rendues possibles dans l'alimentation des feux depuis l'emploi généralisé du pétrole et par le développement progressif du mouvement maritime entraînant comme conséquence un accroissement des recettes.

La tendance des recettes est ascendante ; la moyenne des dix dernières années est évaluée à £T175,000. Le fonctionnement du service a toujours donné pleine satisfaction à la marine marchande et au Gouvernement de Sa Majesté Impériale le Sultan.

TEXTE XLVIII¹.

Service des Phares, règlement.	1860.	Dust., vol. IV, p. 600-36 (turc).
		Kod., p. 4422 (grec). Arist., vol. III, p. 552 (franç.).

[traduction d'Aristarchi.]

Art. 1^{er}. Les droits fixés pour les phares établis dans l'Empire Ottoman sont basés sur le tonnage des navires.

Comme la mesure des tonneaux de mer diffère d'un pays à l'autre, on a dû prendre pour base le tonneau ottoman, pesant sept cent quatre-vingt-douze ocques. A cet effet, des tableaux spéciaux ont été dressés et remis où de droit, qui indiquent les droits à payer suivant les conventions, sur le pied du tonneau de chaque pays étranger réduit en tonneau de la Turquie.

Les capitaines sont, par conséquent, tenus de payer les droits de phares à raison du tonnage de leurs navires d'après lesdits tableaux.

Art. 2. Les capitaines de tous les navires venus dans les ports du littoral ottoman, devront, avant leur départ, se présenter au bureau des droits de phares, pour exhiber leurs actes de nationalité, déclarer le lieu de leur provenance ainsi que celui de leur destination, et payer les droits de phares d'après le tarif.

Art. 3. Les capitaines de navires allant d'un port ottoman à un autre port ottoman, devront, à leur arrivée, se rendre au bureau des droits de phares de l'endroit pour exhiber le reçu des droits payés dont ils sont en possession. Sur quoi, l'agent des phares enlèvera de cette pièce le coupon qui doit être conservé dans le bureau. Les navires qui entrent dans les ports qui se trouvent sur les lignes des phares et qui en sortent, et dont les capitaines ne sont pas munis du reçu des droits de phares, seront censés être en contravention et payeront un triple droit, ce dont l'agent des phares fera mention sur le reçu qu'il en délivrera.

Art. 4. Dans le cas où un navire partirait sans payer les droits de phares et n'obéirait pas aux sommations des agents des phares, ces derniers s'enquerront du nom et du pavillon de ce navire pour en informer au plus tôt le bureau central de leur arrondissement. Si le navire en contravention est sous pavillon ottoman, avis en sera donné au capitanat du port par l'entremise du Liman reis, et si c'est un navire étranger, les agents de l'Administration des phares prévientront par écrit son Consul résidant sur les lieux, et le navire qui se trouvera dans ce cas payera, outre les droits afférents à son voyage, le quintuple en sus; et au cas qu'il n'y aurait de Consul dans ce lieu ou que celui qui s'y trouve ne ferait pas droit à la demande des agents, il en sera référé, sans délai, à Constantinople et l'Administration des phares avisera par écrit le consulat dont ce navire relève.

Art. 5. Pour la plus grande facilité des navires marchands, les habitations des agents des phares seront établies près du lazaret de l'endroit, et, à défaut de lazaret, dans le point le plus convenable du rivage.

Art. 6. Les capitaines des navires ottomans ou étrangers qui entrent dans un port ou qui en sortent sont obligés, pour faire régulariser leurs passeports ou autres papiers, de présenter le reçu des droits de phares à leur consul et Liman reis résidant sur les lieux.

Art. 7. Les capitaines et patrons des navires ou bateaux allant et venant dans les ports et échelles où il n'y a point d'agent des phares, dès qu'ils seront arrivés à un port où se trouve un agent, se présenteront à ce dernier pour déclarer le nombre de voyages qu'ils auront faits et payer les droits pour chaque voyage.

Dans le cas où ils ne feraient pas cette déclaration, et que le nombre de leurs voyages serait connu plus tard par leurs expéditions, ils devront payer un triple droit pour chaque voyage, et le sextuple en cas de récidive.

Art. 8. Il avait été arrêté précédemment que le tonnage de tous les bateaux à vapeur serait réduit de 40 %, en considération de la place qu'occupent les machines et soutes ou magasins de charbon.

Mais si cette réduction est faite dans leurs actes de nationalité, il ne sera pas fait une seconde réduction. Ces actes de nationalité seront en conséquence examinés et vérifiés à cet effet au moins une fois.

Les bateaux dont les départs ne sont pas à jours fixes et ne font pas le service continuél de la poste, devront payer intégralement les droits de phares. Mais une bonification de 5 %, sur le montant desdits droits, est accordée aux bateaux qui, comme ceux des Messageries Impériales et du Lloyd, sont tenus, en hiver comme en été, de partir à des jours fixes et font le service de la poste.

Art. 9. Il est bien entendu que les navires qui entrent dans les ports soumis aux droits de phares ou qui en sortent sont obligés de payer les droits réglementaires en sortant et entrant. Cependant les navires qui, par un cas de force majeure ou pour fuir une tempête, sont obligés de relâcher dans un port compris sur les lignes des phares, sans faire aucune opération de commerce seront exemptés des susdits droits; mais si ces navires faisaient la moindre opération commerciale, ils seraient alors obligés de payer totalement les droits réglementaires.

TEXTE XLVII^a.

Tarif des droits de phares

(accepté en 1863 et 1^{er} sept. 1856. Arist., vol. III, p. 534. réduit de 10% en 1896, v. XLVII^a).

Pour les Navires de commerce qui naviguent sur les points indiqués ci-dessous.

Art. 1^{er}. Navires venant de l'Archipel, s'arrêtant à Constantinople ou sur tout autre point intermédiaire réciproquement, navires allant de Constantinople ou tout autre point intermédiaire dans l'Archipel; par tonneau de Turquie, 40 paras (¹) (²); par tonneau excédant 800 tonneaux de Turquie, 20 paras.

(¹) Le médjidié est calculé au taux de Ps. 20, et le tonneau est la tonne registre.

(²) La rédaction du tarif n'est pas claire; on pourrait supposer que les navires allant et venant de la Mer Noire à Constantinople (art. 3) payaient 10 paras de moins que les navires allant et venant de la Méditerranée (art. 2).

Dans la pratique il n'en est pas ainsi; ces deux catégories payent le même droit de 30 paras pour passage du détroit respectif, augmenté de

Art. 2. Navires qui, se rendant de l'Archipel à la Mer Noire et vice-versa, franchiront les Dardanelles et le Bosphore : par tonneau de Turquie, 60 paras ; par tonneau excédant 800 tonneaux de Turquie, 30 paras.

Art. 3. Navires allant de Constantinople, ou de tout autre point intermédiaire, à la Mer Noire et vice-versa : par tonneau de Turquie, 30 paras^(*) ; par tonneau excédant 800 tonneaux de Turquie, 15 paras.

Art. 4. Navires fréquentant les golfes de Saros et d'Enos, ainsi que les points de Somothraki, Imbros, Ténédos et Sigri, sans entrer dans les Dardanelles : par tonneau de Turquie, 12 paras ; par tonneau excédant 800 tonneaux de Turquie, 6 paras.

Navires faisant le Cabotage local.

Art. 5. Navires naviguant dans les parages compris entre l'entrée des Dardanelles et Constantinople : par tonneau de Turquie, 20 paras.

Art. 6. Navires naviguant dans les parages compris entre Gallipoli et Constantinople : par tonneau de Turquie, 15 paras.

Art. 7. Navires allant de Kara-Bouroun, de Kili (Mer Noire) à Constantinople : par tonneau de Turquie, 15 paras.

Art. 8. Navires naviguant dans les parages compris entre la ligne qui joint Fener-Bagtché à San-Stéphano et l'entrée de la Mer Noire : de 5 à 49 tonneaux, Ps. 6, 10 paras par tonneau ; de 50 à 99 tonneaux, Ps. 7, 20 paras de Turquie.

Art. 9. Les remorqueurs payeront un abonnement annuel de Ps. 1825

Art. 10. Les vapeurs affectés au transport des voyageurs dans le Bosphore, aux Îles des Princes, à San-Stéphano, etc., payeront par an Ps. 500.

Observations Générales.

Les navires au-dessous de cinq tonneaux sont affranchis de tout droit.

Le droit de phares est obligatoire à l'aller et au retour.

L'éclairage devant être de 36 feux^(*), demi-droit sera perçu aussitôt l'éclairage de la moitié (18 feux) ; le droit total se percevra dès que cet éclairage sera complet.

10 paras s'ils s'arrêtent pour faire des opérations commerciales, ce qui naturellement est presque toujours le cas.

Les navires transitant par les deux détroits sans s'arrêter payent sur la même base 60 paras, soit 30 paras pour chaque détroit et, bien entendu, ne sont pas passibles des 10 paras afférents aux opérations commerciales.

(*) Actuellement l'éclairage est de 145 feux.

Tarif complémentaire établi quand le nombre des phares fut porté à 96 (1860) (Arch. de l'Amb.).

Localités.	Quotité en paras par tonne.	
	De 5 à 800 tonnes.	Au-dessus de 800 tonnes.
Smyrne	15	7½
Adriatique	8	4
Tous les autres points sans exception	10	5

TEXTE XLVII¹.

Contrat entre le Gouvernement Ottoman et MM. Collas et Michel en date du 20 août 1860 :

1. MM. Collas et Michel s'engagent à compléter le système d'éclairage des côtes de l'Empire Ottoman dans la Méditerranée, les Dardanelles et la Mer Noire ainsi qu'il est dit à l'annexe A.

2. Il y aura une Commission mixte composée de sujets ottomans et européens choisis parmi les personnes compétentes et présidée par le Capitan Pacha ou par un officier délégué par la S. Porte; cette Commission sera investie des attributions qui se trouvent spécifiées dans le présent contrat ainsi que de toute autre attribution que pourraient exiger la surveillance et l'inspection des phares et la régularité du service. Les concessionnaires ou leur mandataire seront entendus par la Commission chaque fois qu'ils le jugeront utile aux intérêts du service dont ils sont chargés (!).

3. Les travaux de la ligne des Dardanelles à la Mer Noire devront être terminés au plus tard dans un an à partir de la date du présent contrat.

Les travaux des autres lignes devront être terminés dans un délai de trois ans au plus.

4. Si la Commission mixte croit utile d'établir de nouveaux phares, les concessionnaires auront le privilège de les construire dans les termes ci-dessus précités, en acceptant des conditions raisonnables. En cas de divergence d'appréciation au sujet de ces conditions, elles seront fixées par des arbitres choisis par le Gouvernement Ottoman et les concessionnaires; les arbitres pourront, s'il y a lieu, s'en adjoindre un troisième qu'ils désigneront eux-mêmes. Si les deux arbitres ne peuvent s'entendre sur le choix d'un troisième, il sera nommé par la Commission mixte.

5. Les tours, mâts, bateaux, feux et maisons des gardiens à établir seront élevés ou construits aux frais des concessionnaires et leur bon état dûment constaté. Les terrains nécessaires seront prêtés gratuitement par le Gouvernement Ottoman. Les

(¹) Cette Commission mixte n'a jamais fonctionné.

autorités des lieux où les phares seront établis auront le droit d'entrer dans les phares toutes les fois que des mesures de police ou d'ordre public pourront exiger leur présence, ces terrains étant considérés comme propriété ottomane.

Les appareils et feux destinés à la ligne des Dardanelles existant actuellement dans les magasins de l' Arsenal seront cédés gratuitement aux concessionnaires ainsi que toutes les tours, feux, appareils, outillage, approvisionnements sans exception aucune, existant actuellement sur les points déjà éclairés.

6. Les matériaux destinés à la construction ou à la réparation des tours et feux, l'outillage, les approvisionnements nécessaires à l'éclairage, enfin tous les objets qui seront nécessaires à l'Administration des phares seront exempts des droits de douane pendant la durée du présent contrat sur tous les points de l'Empire Ottoman où sont situés les phares qui forment le sujet du présent contrat.

Les concessionnaires seront tenus de justifier l'emploi de ces objets au service des phares et de prendre toutes les mesures destinées à prévenir des abus de la part de leurs employés. Toutes les difficultés qui pourront surgir à cet égard seront résolues par la Commission mixte ci-dessus spécifiée.

7. A partir du jour de la signature du contrat, et dès que les concessionnaires auraient été mis en jouissance des phares existants, ils seront chargés à leurs frais de l'éclairage et de l'entretien de tous les feux construits ou à construire pendant la durée de la concession.

La durée de la concession sera de vingt (20) ans qui commenceront à courir à partir du jour où les travaux seront terminés sur toutes les lignes.

8. Les concessionnaires auront la direction complète des phares sous la haute inspection du Gouvernement Ottoman et de la Commission mixte, c'est-à-dire la direction des travaux, l'organisation du service et de l'exploitation, le choix du personnel, sa révocation, la quotité de ses salaires, la répartition des attributions appartiendront exclusivement aux concessionnaires. Il est entendu que les concessionnaires adopteront pour principe d'employer autant que possible les sujets ottomans afin de les former au service des phares et il y aura dès le commencement de l'exploitation des employés qui seront des sujets ottomans.

Toutefois les sujets ottomans employés dans les phares ne pourront acquérir la protection étrangère. En outre, tous les employés, quelle que soit leur nationalité, porteront l'uniforme de la marine ottomane et seront considérés à l'égard de leur position sous l'autorité ottomane comme les autres étrangers au service public de l'État.

9. En cas de négligence dans le service dûment constaté il pourra être infligé aux concessionnaires une amende de Pa. 1000 à

Fr. 5000. Les irrégularités provenant de causes autres que la négligence ne pourront dans aucun cas donner lieu à l'application de cette pénalité.

En cas de négligence des employés chargés de l'éclairage et en outre de l'amende ci-dessus, des punitions soit personnelles soit pécuniaires leur seront infligées selon les règlements qui seront formulés par la Commission mixte, qui nommera un tribunal pour juger ces fautes.

10. Le Gouvernement aura tout droit d'inspection et pourra avoir à chaque phare où il le voudra un Inspecteur. Il nommera un ou deux Inspecteurs généraux qui auront la faculté de visiter en tout temps les phares, afin de s'assurer que le service de l'éclairage est fait d'une façon satisfaisante.

Une partie des fonds que le Gouvernement Ottoman recevra des concessionnaires comme il sera dit ci-après sera mise en réserve sous le contrôle de la Commission mixte afin que l'inspection ne puisse jamais être entravée faute d'argent.

11. Les employés engagés en vertu de contrats, appartenant actuellement à la Direction des Phares, seront conservés jusqu'à l'expiration de leurs engagements. Les appointements des employés seront payés par les concessionnaires jusqu'à l'expiration des contrats.

Le personnel qui dessert actuellement les phares établis sera laissé à la disposition des concessionnaires jusqu'à ce qu'ils aient pu les remplacer afin que le service de l'éclairage ne subisse aucune interruption.

Le traité passé le 1^{er} août 1855 entre le Gouvernement Ottoman et M. Michel, en vertu duquel il a été nommé Directeur Général des Phares se trouve annulé en ce qui concerne les obligations que le Gouvernement Ottoman a contractées envers M. Michel.

12. Bien que les frais d'entretien du matériel soient en totalité à la charge des concessionnaires, ils ne seront pas responsables des dommages résultant des tremblements de terre, c'est-à-dire des cas de force majeure ; ces cas survenant, les réparations seront payées par un prélèvement sur les recettes brutes jusqu'à concurrence de leur entier montant et avant toute répartition de ces recettes entre le Gouvernement et les concessionnaires.

13. Pour rémunérer les concessionnaires des frais de construction, de l'entretien annuel des employés et des approvisionnements, enfin de toutes les dépenses du service, il leur sera alloué à partir du jour de la signature du présent contrat jusqu'à l'expiration de la concession, soixante-dix-huit pour cent (78 %) des recettes provenant de la perception des droits de phares sur toutes les lignes déjà établies ou à établir.

14. Sur la ligne des Dardanelles à la Mer Noire les droits seront perçus conformément au tarif arrêté le 1^{er} septembre 1856.

Sur la ligne du Danube, les droits seront perçus conformément au tarif actuel jusqu'à ce qu'un tarif définitif ait été arrêté par la Commission danubienne.

Sur les lignes à construire, les droits seront perçus conformément à l'annexe B, et commenceront à être perçus sur chaque point en particulier dès que l'éclairage fonctionne.

Les cinq grandes Compagnies de l'Arsenal, du Zarb-Hané, des Messageries Impériales, du Lloyd Autrichien, et de la Société russe de navigation et de commerce, continueront à jouir sur toutes les lignes de la remise de cinq pour cent qui leur a été accordée dès le principe.

Les navires de guerre seront exonérés du paiement des droits de phare sur tous les points de l'Empire pendant toute la durée de la concession. Il est entendu que cette exonération de droits n'est accordée qu'aux navires de guerre proprement dits; elle n'est applicable ni aux Compagnies susmentionnées ou privilégiées, ni aux navires de l'État qui pourraient être affectés à des services postaux, commerciaux ou autres de la même nature.

Le concours de l'autorité maritime sera donné aux concessionnaires pour protéger et assurer la perception des droits sur les diverses lignes ainsi que cela se pratique actuellement à Constantinople, à Kavak, aux Dardanelles et à Smyrne.

La perception des droits de phares sera opérée au nom du Gouvernement Ottoman par les concessionnaires, sans qu'ils puissent pour cela lui réclamer aucune indemnité.

15. Le Gouvernement Ottoman mettra gratuitement à leur disposition les locaux déjà affectés au service des phares et à la perception des droits.

Sur les lignes à créer il prêtera gratuitement aux concessionnaires les locaux convenables pour les bureaux de la perception à proximité de l'autorité du port et des offices sanitaires.

Le prêt des locaux sur les lignes à créer ne sera obligatoire que tout autant que les bâtiments existants le permettront. S'il n'y a pas de locaux disponibles, le Gouvernement ne sera pas obligé de les construire. Dans ce cas, les frais de construction seront à la charge des concessionnaires.

Les vingt-deux pour cent revenant au Gouvernement seront comptés chaque semaine, ou chaque mois à son choix, conformément aux états réguliers de comptabilité qui devront être tenus par l'administration.

16. Les concessionnaires auront droit de déléguer la direction et l'administration du service à un mandataire spécial résidant à Constantinople.

17. A l'expiration de la concession, les tours, phares, logements de gardiens, bateaux, mâts, outillage nécessaire, enfin tout le matériel sans exception, en bon état d'entretien et conformément aux inventaires de la Compagnie qui seront dûment inspectés à ce

sujet, deviendront la propriété du Gouvernement Ottoman sans que les concessionnaires puissent réclamer aucune indemnité pour cette remise.

18. En cas de décès d'un des concessionnaires, leurs héritiers ou ayants droit continueront à exécuter ou faire exécuter le présent contrat pendant toute sa durée.

19. Il est entendu que si le Gouvernement Ottoman croit devoir reprendre le service des phares, il aura toujours et en tout temps cette faculté quel que soit le nombre d'années que la concession aura à courir, sauf une indemnité qui sera arrêtée entre les parties intéressées et en cas de désaccord par un arbitrage.

Dans les cas autres que celui qui va être spécifié ci-après, les concessionnaires devront recevoir cette indemnité avant d'être dépossédés de leur contrat.

Toutefois, en cas de guerre entre la Porte et une autre Puissance, ou entre les alliés de la Porte signataires du Traité de Paris, ledit contrat cessera totalement et de fait, et le payement de l'indemnité fixée par les parties ou par arbitrage aussitôt que cela se pourra n'affectera nullement la cessation du contrat qui sera immédiate. Le Gouvernement Ottoman sera alors exclusivement chargé de l'administration des phares et tenu d'adopter les mesures les plus efficaces afin de sauvegarder sa position comme belligérante ou comme neutre.

La Commission mixte sera toutefois chargée de surveiller strictement la direction des phares et le choix du personnel ainsi que les recettes et les dépenses dont un compte sera exactement rendu.

La Commission prendra aussi en détail un inventaire de tout ce que les concessionnaires auront laissé et sauvegardera le tout jusqu'à ce que la paix soit rétablie. Elle sera aussi responsable de toutes les recettes qui excéderaient les dépenses pendant la guerre.

TEXTE XLVII⁴.

Prolongation de la Concession 13 oct. 1310.
de l'Administration à M. Collas. 25 oct. 1894.

[traduction non garantie.]

1. Vu les sentiments de fidélité et de dévouement de M. Gabriel Collas envers le Gouvernement Ottoman, la concession des phares actuellement en vigueur est prolongée en sa faveur à dater du 4 septembre 1899 (n. s.) et suivant les conditions générales existantes.

2. La durée de la nouvelle concession sera de 25 ans et expirera le 4 septembre 1924 (n. s.).

3. La moitié des recettes brutes des droits de phares à percevoir sur la ligne de phares actuellement existants dans l'Empire Otto-

man, excepté ceux de la Mer Rouge, sera cédée au Gouvernement Impérial.

Les frais de réparations et d'administration de tous les phares existants à l'échéance de la concession le 4 septembre 1899 seront à la charge de M. Collas.

4. Le Gouvernement Ottoman se réserve le droit de contrôler les revenus de l'Administration.

(signé) HASSAN HUSSÉIN HUSNI.

TEXTE XLVII^s.

Mémoire des conditions arrêtées entre le Gouvernement Anglais et M. Collas et acceptées par le Gouvernement Ottoman dans une Note de son Ambassadeur à Londres du 8 octobre 1896.

Les droits de phare continueront à être perçus à partir du 4 septembre 1899, comme ils le sont actuellement, mais avec une réduction de dix pour cent pour les dix premières années, et de 20 pour cent pour les quinze années suivantes, c'est-à-dire jusqu'au 4 septembre 1924.

Engagement qu'au bout des vingt années — c'est-à-dire, cinq années avant l'expiration du contrat — les deux Gouvernements s'entendront pour la rédaction d'un nouveau tarif.

Engagement par le Gouvernement Ottoman de construire en trois ans deux phares dans l'île de Crète; et de construire, plus tard, tous les feux dont la nécessité sera reconnue.

Il est entendu que la réduction de 10 et 20 pour cent sera supportée par le Gouvernement Ottoman en totalité.

En ce qui concerne le contrat pour la Mer Rouge, il est entendu que M. Collas ne fait pas d'objection aux arrangements qui pourraient intervenir entre les Gouvernements Britannique et Ottoman.

TITRE XLVII^B

PHARES DE LA MER ROUGE

Entre 1863 et 1899, le Gouvernement Égyptien a fait construire sept phares dans la partie septentrionale de la Mer Rouge: New Port en rade de Suez en 1856, de Zafaren en 1862, du Raz-Gharib en 1872, d'Achrafi en 1862, de Chadouan en 1889, des Frères en 1883, et de Dædalus en 1863.

Il restait à éclairer Moka et les trois roches isolées de

Djébel-Théir, de Zébayr et de Abou-Ail dans la partie sud et sur la direction suivie par les navires.

Diverses propositions furent faites pour ces phares, d'abord par le Gouvernement Anglais, ensuite par le Gouvernement Égyptien ; mais le Gouvernement Ottoman, pour des raisons d'ordre politique rejeta ces propositions très avantageuses au point de vue commercial.

En 1880, M. Michel, de l'Administration des phares, obtint la concession des phares de la Mer Rouge et présenta en 1881 un projet d'éclairage qui comportait l'établissement d'un droit. Les négociations en vue de faire adopter ce projet ne purent aboutir et, en 1899, l'Administration des phares fut chargée définitivement par S. M. le Sultan de la construction des phares de la Mer Rouge au compte du Gouvernement.

Les feux ont été allumés le 2 novembre 1902, mais sont restés longtemps éteints, en attendant que le Gouvernement Ottoman ait été autorisé par les Puissances à prélever des droits de phare sur les navires qui fréquentent la Mer Rouge et à se procurer ainsi les crédits nécessaires pour leur entretien. Enfin le Gouvernement a consenti à remettre cette question à une solution ultérieure et un Iradé ordonna que les feux soient allumés à partir du 25 décembre 1903.

TITRE XLVIII

SERVICE DE SAUVETAGE (1)

Le Service du Feu Flottant et de Sauvetage a eu son origine dans une pétition présentée aux Missions en 1864 par les agents des Sociétés d'assurance maritime à Constantinople. Il a été organisé par une Commission Internationale

(1) Service de sauvetage du Bosphore.

Un règlement établissant des stations de sauvetage à Buyukdéré, Kandidja, Arnaoutkeuy, Scutari, Kadikeuy, Galata, Balata, Koum Kapou, Kabatach et Beshiktach, sous date du 24 Redj. 1287 (1870) se trouve au *Dust.*, vol. II, p. 535. Actuellement rien de la sorte n'existe.

réunie à la Préfecture du Port en juillet 1867 à la suite d'une entente entre la S. Porte et les Missions ⁽²⁾.

Cette Commission avait fixé à 15 paras par tonne turque le droit à percevoir des navires marchands en vue de subvenir aux frais d'installation et d'entretien du nouveau service. Les vapeurs desservant les principales lignes postales (Messageries Maritimes, Compagnie Russe, Lloyd Autrichien, Florio-Rubattino, etc.) jouissaient d'une réduction de 50 % sur tout tonnage excédant 800 tonnes ; il était aussi accordé une réduction de 10 % pour ces vapeurs à destination des ports du littoral européen et de 50 % pour ceux desservant le littoral asiatique.

Mais dès la seconde réunion de la Commission, en 1870, il fallut reconnaître l'insuffisance de ce droit pour assurer l'amortissement et les intérêts du capital affecté à l'installation ⁽³⁾. A la séance du 4 février 1871, la Commission décida d'élever le droit de 15 à 20 paras, ce qui a été aussitôt accepté par la plupart des Puissances, et par la Russie et l'Autriche-Hongrie quelque temps après.

Le Gouvernement Ottoman devait assurer le service de sauvetage et en confiait l'administration à la Préfecture du Port ; les droits étaient versés à l' Arsenal Impérial qui se chargeait de subvenir aux frais de l'entretien du service.

Les résultats obtenus par ce régime ne donnaient satisfaction ni aux Missions ni aux employés du service, et il est incontestable qu'entre 1875 et 1880 le service a été beaucoup négligé et par ses fondateurs étrangers et par ses administrateurs ; le Consulat anglais était seul à s'y intéresser, attendu que le personnel du service (capitaines des stations de bateaux, etc.) était anglais et que la marine

⁽²⁾ Cette Commission était présidée par Edhem Pacha, délégué de l'Empire Ottoman, et comprenait les délégués des six grandes Puissances ainsi que de la Belgique, l'Espagne, les États-Unis, la Grèce, la Hollande, le Portugal, et la Suède et Norvège.

⁽³⁾ La Commission avait évalué à £12,000 les dépenses annuelles pour entretien, intérêts, etc., et avait pris pour base dans la fixation du montant du droit le tonnage moyen des années 1866-70 soit, en chiffres ronds, 2,400,000 tonnes, tout en prenant en considération le développement probable du mouvement maritime.

anglaise contribuait aux droits pour plus de 50%. Au mois de février 1880, une grève parmi les employés motivait l'intervention collective des Puissances, justifiée d'ailleurs par l'origine internationale du service, par la proportion (90%) des revenus fournis par la marine marchande étrangère, et par le danger qu'entraînait pour la vie et les biens des sujets étrangers l'insuffisance du service. Après quelques délais, la S. Porte consentit à se faire représenter dans la Commission Internationale chargée de la réorganisation du Service de Sauvetage, des réformes dans la Comptabilité et de l'établissement d'un contrôle efficace. A ces fins, la Commission⁽⁴⁾ a adopté le Règlement Organique suivant proposé par les délégués de la France et de la Grande-Bretagne, lequel place l'administration du Service de Sauvetage sous le contrôle financier et presque sous la direction des délégués européens (v. XLVIII¹).

Par suite de ces réformes, le service a pu être rétabli et même étendu jusqu'à arriver à une dépense totale annuelle de Ps. 2,854,884. L'objet immédiat qu'avait en vue l'établissement du service fut primitivement de pourvoir à l'établissement à l'entrée du Bosphore d'un bateau-phare dont l'entretien coûte environ £T3000 par an. Cette préoccupation s'étendit ensuite à la création d'un service de sauvetage le long de la côte. Dans ce dernier but, 106 constructions ont été érigées, dont 47 sur la côte d'Europe et 59 sur la côte d'Asie; elles comprennent des maisons de fonctionnaires, des stations et postes de garde, des caïque-hanés, des dépôts, des quais, etc.; pour le matériel flottant nécessaire, six *life-boats*, quatre voiliers, huit canots, etc., ont été acquis.

Sous l'administration nouvelle, le droit de 20 paras par tonne suffisait non seulement à subvenir à ces frais d'installation, mais aussi au paiement des frais d'entretien et aux salaires du personnel. Déjà en 1892, l'Administra-

(⁴) Sous la présidence de Dilaver Pacha, Préfet du Port, et composée de délégués des mêmes Puissances que celles énumérées plus haut.

tion se trouvait en mesure de fonder des Caisses de réserve et de retraite (5).

Les recettes du service s'élevèrent du chiffre de Ps. 2,400,000 pris comme base des calculs de la Commission de 1870 à Ps. 3,600,000 en 1895; et les recettes ayant constamment dépassé les dépenses, la Commission renouvela une proposition faite en 1893 mais qui n'avait pas été alors acceptée, et consistant à réduire le droit à 15 paras au lieu de 20. Cette proposition a été votée dans une séance du 18 août 1895 et mise en application le 31 mars 1899.

En 1895, un différend qui s'éleva au sujet de la prétention du Ministère de la Marine d'englober dans les comptes de l'Amirauté le surplus des recettes de la taxe de sauvetage, a été résolu en faveur de l'indépendance financière du Service de Sauvetage (6).

L'entretien actuel (en 1902) du service coûte environ £T14,000 (7).

(5) Les Caisses de réserve et de retraite sont constituées en fonds d'État; les titres sont déposés à Londres au nom du Président et du délégué de la Grande-Bretagne.

(6) Tezkéré grand-véziriel adressé au Ministère de la Marine, le 13 Reb. I 1313-1^{er} sept. 1895

[extraits]:

' Dans une dépêche en date du 28 Sef. 1313, Votre Excellence fut informée que, vu que votre proposition tendant à incorporer dans les comptes de l'Amirauté le surplus des recettes du Service de Sauvetage soulèverait certaines objections de la part des Missions étrangères, le surplus en question devrait, d'après la teneur du 'tezkéré' du 18 Chev. 1298, être placé dans une caisse spéciale sous la surveillance de Votre Ministère et ne devrait pas être incorporé dans les fonds de l'Amirauté; qu'en outre, les comptes devraient, comme par le passé, être dressés par les soins de la Préfecture du Port et conservés à ladite Préfecture, et que les recettes du Service ne devraient pas être affectées à d'autres objets que celui auquel elles sont exclusivement destinées. . . .

' Vu qu'il est à désirer que ce système soit maintenu, j'ai à vous ordonner que les recettes, d'après les recommandations déjà faites, ne devront pas être mêlées avec les comptes et fonds du Ministère de la Marine, mais qu'elles doivent être déposées à la Banque.

' De plus, dans le cas où un fonctionnaire quelconque ou un employé de la Préfecture commettrait un abus ou agirait de manière à entraver le service, il sera puni et s'il y a lieu suspendu de ses fonctions.'

(7) Les dépenses de l'Administration qui, en 1882, n'étaient que de Ps. 1,288,385, se sont progressivement élevées au chiffre de Ps. 2,266,627 en 1895. Grâce au louable esprit d'économie prévalant depuis lors, ce chiffre a été réduit à Ps. 1,481,215 en 1898.

Le service possède un personnel de 191 employés, y compris 4 instructeurs dont 2 ottomans et 2 anglais, 4 capitaines dont 2 ottomans et 2 anglais ; à ces exceptions près tout le personnel est ottoman.

D'après la moyenne des années 1892-1902, sur 234 naufrages 212 se sont produits parmi les voiliers ottomans^(*). Pendant cette même période décennale, la navigation a payé £T260,000 ; sur ce montant, la contribution de la marine ottomane n'est que de 7½ % tandis que celle de la marine anglaise est d'environ 55 %.

En 1883, la Commission Internationale s'est remplacée par une Commission Consulaire Internationale composée de délégués de l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, l'Espagne, les États-Unis, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie, les Pays-Bas, la Roumanie, la Russie, la Suède et Norvège. Le délégué de la Grande-Bretagne est en même temps délégué de la Commission auprès de la Direction Générale du Service.

Le fonctionnement du service est assuré par des règlements intérieurs rédigés en 1888 par la Commission et approuvés par la S. Porte. Dans les conditions indiquées ci-haut et sous les auspices de S. M. I. le Sultan, le Service de Sauvetage continue à fonctionner d'une façon satisfaisante.

TEXTE XLVIII.

Le Service de Sauvetage
dans la Mer Noire. 1882.

CHAPITRE I^{er}.

L'Administration.

Art. 1^{er}. Le Préfet du Port reste chargé de l'Administration du service.

(*) Chaque jour le nombre des voiliers étrangers diminue ; ils sont remplacés par des steamers. Les steamers sont moins sujets à naufrager et, s'ils sont jetés à la côte, ils ont plus de chance d'être renfloués. Mais, comme leurs proportions augmentent sans cesse, s'ils échouent, c'est à une grande distance de la terre où les fusées ne peuvent pas les atteindre ; de sorte que cette classe de bateaux ne peut pas profiter de ce Service autant que les petits bateaux à voile dont la plupart battent pavillon ottoman.

C'est ainsi qu'une grande somme d'argent perçue annuellement sur la

Il a sous ses ordres le personnel ; il nomme et révoque les employés ; il fixe leurs attributions, leur résidence et leurs appointements ; il est toutefois tenu de respecter les contrats existants.

Il est également chargé de l'achat du matériel nécessaire, sur les propositions qui lui sont faites par les chefs de Section.

Art. 2. Un bureau spécial sera établi à la Préfecture du Port pour la centralisation de toutes les affaires concernant le service.

Art. 3. L'année financière du service commence le 1^{er} janvier (n. s.).

Avant la fin de chaque année financière le budget du service sera établi.

Un délégué désigné par les membres européens de la Commission Internationale sera convoqué aux délibérations qui auront trait à la préparation et à l'établissement du budget.

Aucune dépense ne peut être faite si elle n'a été prévue au budget. Pour l'année courante le budget sera établi avec le concours de la Commission Internationale dès que le présent règlement aura été adopté.

Art. 4. Le Préfet du Port établira les règlements nécessaires à l'organisation du service, ainsi que les modifications à y apporter ultérieurement. Les bases de ce travail sont posées dans le rapport de la Sous-Commission Internationale en date du 24 décembre 1881.

Art. 5. Une inspection générale des services de sauvetage et du feu flottant devra être faite au moins deux fois par an par le Préfet du Port. Le délégué européen sera invité à y assister.

CHAPITRE II.

Personnel.

Art. 6. Le personnel supérieur se compose :

1^o De quatre officiers européens ainsi divisés :

(a) Un officier commandant le service de sauvetage sur les côtes d'Europe.

(b) Un officier commandant le service de sauvetage sur les côtes d'Asie.

(c) Un officier commandant le bateau-phare.

(d) Un officier adjoint à ce dernier service.

Le titre de chef de section est donné aux trois officiers commandant.

2^o De quatre capitaines-adjoints ottomans attachés au service du bateau-phare et de sauvetage.

3^o De deux médecins attachés au service.

navigation étrangère est dépensée à l'avantage exclusif des voiliers et caboteurs ottomans. (Rapport pour 1903 du délégué anglais.)

Art. 7. Les appointements du personnel seront payés mensuellement en la même monnaie que celle dans laquelle les droits seront perçus.

Art. 8. Les officiers et hommes du service porteront un uniforme distinctif.

CHAPITRE III.

Chefs de Section.

Art. 9. Chacun des trois chefs de section désignés dans l'art. 6 du présent règlement est, sous l'autorité du Préfet du Port, le chef responsable du service qui lui est confié.

Art. 10. Les travaux de réparation au bateau-phare de rechange sont placés sous la surveillance et la direction de l'officier commandant le bateau-phare.

Art. 11. Les chefs de section doivent vérifier la présence à leurs postes des officiers et hommes du service, constater la remise régulière de leurs appointements.

Ils tiendront un journal relatant les sauvetages, la réception des fournitures et leur consommation, l'état du temps, les maladies ou accidents survenus au personnel et enfin tous les événements intéressant leur service.

Art. 12. Le pouvoir disciplinaire leur appartient; ils l'exerceront dans les limites d'un règlement spécial qui sera établi à cet effet. Ils pourront suspendre les employés sauf à en référer immédiatement au Préfet du Port, lequel statuera définitivement.

Ils signaleront également au Préfet du Port les hommes qui se sont distingués et les gratifications ou distinctions qui pourront leur être accordées.

Art. 13. En cas d'urgence démontrée, ils sont autorisés à prendre toutes les mesures nécessaires pour le bien du service, à condition d'en référer le plus promptement possible au Préfet du Port.

Art. 14. Les chefs de section feront à la fin de chaque mois un rapport au Préfet du Port.

Ce rapport contiendra le compte rendu des sauvetages pendant le mois écoulé, un aperçu de la condition générale du personnel et du matériel.

Il contiendra également, s'il y a lieu, les propositions de changements, ainsi que les demandes du matériel nécessaire à assurer la marche du service. Ce rapport sera communiqué au délégué européen.

CHAPITRE IV.

Comptabilité — Caisse de Retraite.

Art. 15. La perception des droits se fera au bureau des phares de l'Empire Ottoman.

Les sommes perçues seront déposées chaque jour à la Banque Impériale ottomane et inscrites à un compte spécial; elles sont réservées exclusivement à l'usage et au développement du service.

Art. 16. La comptabilité des recettes et des dépenses sera tenue en deux langues, turque et française.

Art 17. A la fin de chaque mois, les états et chèques nécessaires pour le payement des appointements du personnel, des achats de matériel ou réparations ou pour toute autre dépense seront dressés par les soins de l'Administration.

Art 18. Chaque trois mois, le délégué européen vérifiera avec le concours d'un de ses collègues, la comptabilité du service; il pourra prendre copie des pièces. Il dressera procès-verbal de son opération et en constatera les résultats.

Art. 19. Une retenue de 5 % sera opérée sur les appointements du personnel pour constituer une caisse de retraite, dont l'organisation sera déterminée par la Commission Internationale convoquée *ad hoc*.

TEXTE XLVIII.

Permanence d'une Commission Consulaire Internationale.
Résolution prise à la séance de la Commission Internationale du
19 mars 1883.

La Commission Internationale, dans le but de désigner le délégué étranger visé par l'art. 3 et d'exercer le contrôle prévu par l'art. 18 du règlement, a pris les décisions suivantes :

1. Il est constitué un Comité composé de tous les délégués européens de la Commission Internationale ou de ceux qui seront nommés éventuellement par les Chefs des Missions à la place des membres en fonction.

2. Au mois d'avril de chaque année, le Comité se réunira pour nommer un Président, lequel convoquera le Comité toutes les fois que trois des membres le demanderont.

3. Le Comité désignera deux de ses membres, l'un pour remplir les fonctions de délégué auprès de l'Administration du Sauvetage et l'autre qui l'assistera au cas prévu par l'art. 18 du règlement. Ils sont désignés pour un an.

4. En cas d'absence du Président ou d'un des délégués, le Comité procédera à son remplacement.

5. Le Comité entendra les informations données par les délégués et leur fera connaître sa manière de voir.

6. Il discutera les rapports des délégués qui devront ensuite être soumis aux Chefs des Missions.

TITRE XLIX^AQUARANTAINE ET ADMINISTRATION
SANITAIRE

Une Note verbale circulaire du 17 avril 1838 informait les Missions que : ' Sa Hautesse a ordonné que le système de la quarantaine soit appliqué dans ses États. Les personnes chargées d'établir la quarantaine s'occupent de la discussion sur la manière de l'établir et de la maintenir et sur les objets qui s'y rattachent ; plus tard le Ministère des Affaires Étrangères fera connaître amicalement au Corps diplomatique les mesures sanitaires qui auront été définitivement arrêtées.'

Pour appliquer le système quarantenaire ainsi établi, S. M. I. le Sultan Mahmoud créa une Administration Sanitaire, sous le contrôle d'un Conseil de Santé dont les membres étaient nommés par la S. Porte. Mais les capitulations rendant impossible, sans l'assentiment des Puissances, l'application au commerce et à la circulation des droits et des dispositions sanitaires, on espérait avoir raison de l'opposition de leurs Missions en admettant des délégués étrangers aux délibérations du Conseil de Santé ; ils y furent incorporés comme membres permanents en 1840 (v. XLIX¹). Aucune loi organique n'a jamais défini les attributions et l'autorité du Conseil de Santé. Cette lacune a provoqué de nombreux mal-entendus ; car si, d'un côté, la composition mixte du Conseil de Santé lui donne l'apparence d'une institution internationale, de l'autre, ses origines et sa compétence font de lui un département ottoman créé par le Souverain Ottoman en dehors et même en dépit de l'intervention étrangère. Aussi, et cela a été démontré depuis, le Conseil de Santé ne peut rien changer à un acte

international tel que le tarif sanitaire ; il a toujours dû déléguer cette tâche à des corps vraiment internationaux, tels que les Commissions Mixtes (v. XLIX^a).

Depuis l'épidémie cholérique de 1884-85, une dissidence s'est manifestée entre les vues du Gouvernement Ottoman et celles du Conseil de Santé, provenant de ce que la politique sanitaire du Gouvernement n'est inspirée que par une préoccupation anxieuse d'éloigner tout danger d'épidémie et à adopter, en conséquence, des régimes ultra quaranténaires, tandis que les délégués du Conseil, qui doivent tenir compte des intérêts commerciaux étrangers et qui ont dû reconnaître que les recherches scientifiques ont démontré l'inutilité absolue de longues quarantaines, seraient plutôt portés aux régimes moins sévères établis par les dernières Conventions Sanitaires et dont l'Empire n'a pas encore voulu profiter (¹). Le conflit s'aggrave par des considérations politiques ; l'influence et l'indépendance d'une autorité de composition mixte et de caractère tant soit peu international n'étant pas bien vues. Aussi le Gouvernement Ottoman semble-t-il avoir pris à tâche de réduire l'influence du Conseil, soit en combattant ses décisions, soit en lui préférant des autorités purement ottomanes comme le Comité d'Hygiène Publique.

C'est au sein du Conseil même que son indépendance a été combattue. Actuellement le Conseil de Santé se compose de 21 membres ayant voix délibérative, dont : huit ottomans, qui sont le Vice-Président, l'Inspecteur général, l'Inspecteur adjoint et quatre membres ; le Mou-

(¹) Le règlement sanitaire qui régit l'Empire Ottoman est essentiellement et abusivement quarantenaire. Depuis un certain nombre d'années, le Conseil Supérieur de Santé n'a cessé, à différentes reprises, d'en demander la révision. L'adhésion sollicitée et attendue du Gouvernement Impérial aux décisions des conférences de Paris et de Venise (1894-1897) devait par elle-même entraîner une véritable révision de ce règlement, conformément aux vues adoptées par la plupart des Gouvernements Européens. Mais cette adhésion ne s'est pas effectuée malgré de pressantes instances dont un certain nombre de délégués étrangers se sont fait les interprètes au sein même du Conseil de Santé.

[Le D^r Delacour dans le Bulletin de la Ch. de Comm. franç. n° 178, janv. 1902.]

hassébedji qui sert d'intermédiaire entre le Conseil et le Malié et 13 délégués des Puissances (Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, États-Unis, France, Grande-Bretagne, Grèce, Italie, Pays-Bas, Perse, Russie, Suède et Norvège). Mais sur ces 13 délégués étrangers, il faut compter que quelques représentants des Puissances inférieures sont des Levantins sans intérêt réel en jeu, ce qui tend à assurer la prépondérance de l'influence du Gouvernement.

Un conflit fut dernièrement soulevé sur le droit du Conseil de désigner un des fonctionnaires supérieurs de l'Administration. Par une Note collective du 10 mars 1901, les Puissances représentées au Conseil ont affirmé le principe que la désignation de l'Inspecteur général et de son Adjoint, ainsi que celle du Mouhassébedji relèvent exclusivement du Conseil Supérieur de Santé, tandis qu'il appartient à la S. Porte d'en sanctionner le choix par un décret de nomination ; que l'application de ce principe est indispensable dans l'intérêt du service et sanctionnée par les précédents. — Enfin, la nomination faite par la S. Porte sans l'assentiment du Conseil a été reconnue exceptionnellement et à la condition que le Gouvernement Ottoman reconnaisse le susdit principe, et en considération du fait que certaines mesures aptes à rétablir un état de choses normal avaient été prises.

Le Conseil est subdivisé en Commissions : du personnel et discipline financière, des lazarets, etc. Il est présidé par le Ministre des Affaires Étrangères et relève de son département.

Le choix des employés de l'administration et les conditions de service, frais de route, congés, mises à la retraite, etc., sont réglés par des règlements intérieurs (v. Dustour, Zeil IV, pp. 67 à 82).

Parmi les attributions du Conseil, est celle d'enregistrer les décès dans la Capitale (v. art. 30 de la Loi de l'état-civil, XXXIV¹).

L'Administration sanitaire ottomane est divisée en trois sections, à savoir :

1° La section de la Méditerranée et la Mer Noire, qui comprend Constantinople, la Mer de Marmara, et les Détroits, ainsi qu'un délégué sanitaire ottoman en Égypte ;

2° Celle de la Mer Rouge, qui comprend un fonctionnaire sanitaire à la Mecque, un autre à Médine, et un troisième à Ebha en Assyr, ainsi que les lazarets de Camaran, Abou Saad, Westa et Abou A'a ;

3° Celle de la frontière turco-persane qui comprend les services sanitaires d'Erzeroum, Van, Bagdad, Bassorah et Fao ainsi que les délégués ottomans à Téhéran et à Kermanshah.

L'administration sanitaire ottomane possède dans la Méditerranée trois grands lazarets : de Tripoli d'Afrique, de Beyrouth et de Clazomènes dans le golfe de Smyrne. Les deux premiers sont rudimentaires comme installation, celui de Beyrouth surtout, dont le manque absolu d'isolement crée un danger redoutable pour la ville. Le lazaret de Clazomènes est plus vaste, et bien situé sur une île du golfe de Smyrne, il a été complètement réfectionné en 1904. C'est surtout en vue du retour des pèlerins que ces établissements se sont développés. Comme points secondaires de cette ligne de défense, il faut citer les deux offices sanitaires des Dardanelles à l'entrée de la Mer de Marmara et de Kavak, sur le Bosphore, à l'entrée de la Mer Noire, qui sont des postes desservis chacun par un médecin sanitaire et préposés à l'assainissement des navires qui veulent transiter les Détroits. Il y a un lazaret de deuxième ordre, Monastir Aghasi, au-dessus de Kavak, à l'entrée de la Mer Noire ; les lazarets provisoires (barraquements) de Touzla dans la Mer de Marmara (golfe d'Ismidt) et de Sinope dans la Mer Noire.

Des offices de santé pourvus d'un médecin sanitaire existent dans les ports dits à médecins qui sont : Benghazi, Alep, Jaffa, Gaza, Tripoli de Syrie, Mersine, le Canée, Adalia, Rhodes, Smyrne, Chio, Mételin, Durazzo, Valona, Prévéza, Salonique, Dédéaghatch, Trébizonde, Samsoun, Varna et Bourgas. Parmi ces offices à médecins, sont intercalés environ

une soixantaine d'offices dans les localités maritimes de moindre importance, desservis par des préposés ou par des gardes sanitaires.

TITRE XLIX^B

QUARANTAINE

(ACTES INTERNATIONAUX.)

En 1838, l'Ambassadeur français à Londres proposa au Gouvernement anglais de convoquer une Conférence de délégués des États européens de la Méditerranée pour élaborer un système uniforme de règlements quarantaires. Le projet ne se réalisa pas, l'Autriche refusant d'y donner son adhésion.

Sur l'invitation du Gouvernement français, en 1850, une Conférence Sanitaire Internationale se réunit à Paris en 1852 et rédigea une Convention⁽¹⁾ signée par toutes les Puissances représentées, excepté la Turquie, ainsi qu'un règlement⁽²⁾. Pourtant, la Turquie ainsi que toutes les Puissances signataires, à l'exception de l'Italie et du Portugal, se refusaient à ratifier cette Convention.

En effet, le règlement y annexé qui avait été élaboré

(1) La Convention Sanitaire du 3 février 1852 (v. *State Papers*, vol. XLII, p. 804) a été signée par l'Autriche, les Deux-Siciles, l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie, le Portugal, la Russie, le Saint-Siège, la Sardaigne, la Toscane et la Turquie, mais a été ratifiée seulement par l'Italie et le Portugal.

Le 23 février 1853, le délégué autrichien informa le Conseil que la S. Porte avait officiellement notifié à l'Internonce son adhésion définitive à la Convention de 1852. Le 4 mai, le vice-président dit qu'aucune communication officielle ne lui avait été faite à ce sujet. Le 18 mai, le délégué français, par ordre de son Ambassadeur, annonça au Conseil l'adhésion à la convention de la Turquie, du Portugal et de la Toscane, et le Conseil pria son président de demander une déclaration officielle de la S. Porte ; aucune réponse n'a été donnée, et il semble que la Convention n'a jamais été ratifiée par la Turquie.

(2) Pour la partie de ce règlement intéressant la Turquie, v. Testa, vol. III, p. 334 et Aristarchi, vol. III, p. 114.

par la Conférence Sanitaire, avait le vice fatal d'imposer aux États contractants un système administratif uniforme et partant incompatible avec les conditions propres aux pays intéressés. Aussi a-t-on essayé de remédier à ce défaut par une Conférence de diplomates qui se réunit à Paris en 1859 pour reviser le règlement de 1851. Cette Conférence prépara un projet de Convention qui se basait sur le règlement, tout en le simplifiant et en réservant aux États intéressés une plus grande liberté d'action. Mais les Puissances ne purent arriver à aucune entente au sujet du règlement révisé, et même le règlement de 1851 fut dénoncé en 1865 par l'Italie et le Portugal, seuls Gouvernements qui l'eussent ratifié.

En 1865, par suite d'une épidémie de choléra au Levant et dans le sud de l'Europe, qui avait pris naissance dans le pèlerinage de la Mecque, le Gouvernement français proposa une Conférence Sanitaire Internationale en vue de régler les questions sanitaires de l'Orient spécialement par rapport au choléra, à ses origines, à ses moyens de propagation et aux mesures propres à en sauvegarder l'Europe. Cette Conférence se réunit à Constantinople sous la présidence du premier délégué de la Turquie et présenta son rapport le 26 septembre 1866 (*).

C'est sur la base de ce rapport que fut élaboré le règlement de 1867 (v. XLIX²) et c'est également de ce rapport que s'inspirent les Notes du Conseil y annexées.

La Conférence de 1866 a approuvé le système des quarantaines comme mesure prophylactique et, attribuant leur inefficacité à l'irrégularité de leur fonctionnement, elle a établi le système sur une base scientifique et sévère.

La quatrième Conférence, qui se réunit à Venise en 1874, avait pour objets le perfectionnement des mesures de désinfection pour le choléra, et l'institution d'une Commission internationale permanente; mais les négociations diplomatiques n'aboutirent pas.

(*) Pour le texte du rapport (v. State Papers, vol. XLIII, p. 134s.)

La cinquième Conférence, qui se réunit à Washington en 1881 s'intéressait surtout à la fièvre jaune ; mais ni celle-ci, ni la sixième Conférence, qui se réunit à Rome en 1885, ne furent suivies d'aucune Convention et ne produisirent pas de résultat déterminé. La Turquie y était représentée.

La septième Conférence, celle de 1892, qui eut lieu à Venise, devait traiter des questions intéressantes l'Égypte et la Mer Rouge, questions qu'il avait été impossible d'aborder à Rome en 1885. Elle se réunit sur l'initiative de l'Autriche. Elle atténua la rigueur du système quarantenaire en général et en particulier elle accorda aux bateaux indemnes et même suspects venant de ports contaminés de l'Inde et de l'Extrême-Orient le droit de transiter en contumace le Canal de Suez. Enfin elle donna un caractère plus international au Conseil de Santé d'Alexandrie (*).

La huitième Conférence, à Dresde, en 1892, s'occupa surtout des mesures préventives contre le choléra en Europe. Reconnaissant qu'un adoucissement s'imposait du régime jusqu'alors recommandé, la Conférence a restreint les mesures prescrites à la circonscription territoriale contaminée et a substitué le principe de la surveillance des suspects à celui de l'isolement. La Convention qui fut le résultat de cette Conférence n'a pas été ratifiée par la Turquie, bien que celle-ci y fût représentée. Ainsi l'Empire suit encore le régime établi par la Conférence de 1866 et consacré dans le règlement de 1867.

La neuvième Conférence, tenue à Paris en 1894, devait

(*) Bien que la Turquie ait ratifié la Convention, elle en a presque annulé les objets par ses réserves suivantes :

(Procès-verbal signé à Rome le 18 nov. 1893. State Papers, LXXXV, p. 19) : Ont été successivement présentées au dépôt . . . (suit une liste des ratifications) le 13 février 1893 la ratification de l'Empereur des Ottomans.

Au moment de déposer cette ratification, l'ambassadeur de S. M. I. demande l'insertion au présent procès-verbal de la réserve suivante, que les Puissances contractantes ont toutes préalablement admise, à savoir que 'S. M. I. le Sultan ratifie la Convention Sanitaire de Venise à la condition expresse que cet acte ne porte aucune atteinte, tant aux règlements et instructions sanitaires actuellement en vigueur dans l'Empire ou à adopter à l'avenir, qu'aux mesures que le Gouvernement Impérial Ottoman pourrait prendre en temps d'épidémie à la suite de résolution du Conseil Supérieur de Santé.'

s'occuper surtout du règlement sanitaire du pèlerinage. Le Gouvernement Ottoman y prenait une part très active et exerçait son influence à y faire imposer un régime prophylactique sévère⁽⁵⁾. Mais une fois les mesures nécessaires arrêtées, la difficulté fut de trouver une Autorité compétente à laquelle confier leur exécution. Le Conseil Sanitaire de Constantinople semblait tout indiqué, puisque son intervention éviterait tout semblant d'atteinte aux droits souverains du Sultan ; mais on lui objectait d'avoir perdu toute indépendance vis-à-vis de la S. Porte et d'être, par suite, incapable de représenter des intérêts internationaux. Une proposition tendant à confier l'exécution ou règlement à la Commission mixte des Tarifs ayant été rejetée, la conférence s'est décidée à en charger un comité pris parmi les membres du Conseil et choisis de telle manière qu'une représentation effective est assurée aussi bien à l'Empire Ottoman qu'aux autres intéressés.

La Turquie était représentée à la dixième Conférence de 1894 ; mais elle n'a pas signé la Convention qui en résultait et qu'elle considérait comme portant atteinte à ses droits souverains, surtout par la création d'une Commission Consulaire avec compétence dans les différends⁽⁶⁾.

La Conférence Sanitaire de Venise de 1897 fut convoquée à la suite d'une épidémie de peste dans les Indes et d'un développement général de la maladie en dehors des foyers endémiques chinois. Elle s'occupa exclusivement de cette maladie. La Convention qui en résultait incorporait *mutatis mutandis* la plus grande partie des Conventions

(5) Extrait du discours du représentant ottoman à la Conférence :

'Plus les communications deviennent fréquentes et rapides, plus aussi la nécessité de perfectionner les moyens de défense devient pressante et impérieuse. C'est en raison de cet état de choses que S. M. I. le Sultan a prescrit d'urgence l'application d'un ensemble de mesures complémentaires.'

(6) Le représentant ottoman a demandé (1) que le règlement ottoman de 1867 fut maintenu jusqu'à sa révision par le Conseil de Santé d'accord avec la S. Porte. (2) Que toute mesure concernant le Hadj fut prise exclusivement par le Conseil de Santé. (3) Que le projet d'une Commission Consulaire fut abandonné. (4) Que l'Angleterre se rende responsable des moyens de subsistance des pèlerins indiens.

Sanitaires de Venise de 1892 et de Paris de 1894, en y substituant simplement le mot 'peste' au mot 'choléra' et en y introduisant seulement quelques modifications de détail exigées par les caractères différents des deux maladies. Ainsi, par exemple, la période d'incubation de la peste étant plus longue que celle du choléra, les périodes de surveillance et de détention ont été prolongées. Les autres différences importantes entre la Convention de 1897 et les précédentes résident dans les dispositions concernant le Golfe Persique; tandis que la Convention de 1894 proposait la création d'une série d'établissements sanitaires sur chaque littoral du golfe, celle de 1897 n'en prescrivait que deux, dont l'un à l'entrée du golfe et l'autre près de Bassorah.

L'Empire Ottoman était représenté à la Conférence et signa la Convention. En juillet 1899, une Commission présidée par Tewfik Pacha fut chargée d'examiner la question de ratification de la Convention; à la suite de ses délibérations, le Gouvernement Ottoman s'est déclaré prêt à ratifier la Convention Sanitaire de Venise en faisant les quatre réserves auxquelles avait été subordonnée son adhésion à la Convention de Paris de 1894 (v. note 6, page 132), et en ajoutant les deux conditions suivantes: 1° que les dispositions de la Convention de Venise n'entravent d'aucune manière les pieuses intentions des pèlerins musulmans; 2° que le Gouvernement Ottoman soit autorisé, chaque fois qu'il le jugerait nécessaire, à prolonger la quarantaine de 12 jours établie par la Convention.

Ces réserves n'ont pas été acceptées par les autres parties contractantes.

La Grèce a déclaré le 18 octobre 1899 son intention de ne ratifier la Convention que le jour où celle-ci serait ratifiée par la Turquie; des autres États signataires, seuls le Portugal et la Serbie ont déposé leur ratification.

La douzième Conférence Sanitaire s'est réunie à Paris en 1903. Le but principal de cette Conférence était de codifier les quatre Conventions antérieures, et d'y ajouter

des mesures pour empêcher la diffusion de la peste par moyen des rats. Elle fut suivie par une Convention, qui a incorporé, avec certaines modifications, et sur un plan systématique, les textes des Conventions de Venise (1892), de Dresde, de Paris et de Venise (1897). Elle a réduit la période d'incubation de la peste de dix à cinq jours, ce qui a permis une réduction correspondante dans les mesures prescrites pour contrôler la maladie. Elle a déclaré que le rat est un danger dans la propagation de la peste, et a introduit une nouvelle série de mesures pour parer à ce danger. Elle a adopté certaines conclusions tendant à modifier la composition et les attributions du Conseil Supérieur de Santé de Constantinople. Enfin elle a proposé la création d'un Bureau International de Santé, qui doit siéger à Paris. Cette dernière proposition fut acceptée en principe, mais, pour son exécution, la Conférence a laissé au Gouvernement français le soin de saisir, lorsqu'il le jugera opportun, de propositions à cet effet, les États représentés à la Conférence.

Les délégués ottomans n'ont pas signé la Convention. Ils étaient autorisés par leur Gouvernement de la signer, mais les réserves qu'ils voulaient faire étaient tellement nombreuses et importantes qu'elles auraient annulé presque toute la Convention. Dans ces circonstances le Président de la Conférence n'a pas accepté leur signature.

TITRE XLIX^{Ba}

RÉGIME QUARANTAENAIRE DES PROVENANCES PAR TERRE

[Pour règlement du 8 avr. 1840, voir Arist., vol. III, p. 173.]

Les cordons sanitaires établis en exécution de ce règlement sur les frontières autrichienne, grecque et russe furent en grande partie abandonnés par suite des recommandations de la Commission mixte de 1868.

Le cordon sanitaire sur la frontière turco-persane fut

établi en 1849. En 1862, on commença l'application du tarif de 1839 à Bassorah, et les revenus ainsi réalisés étaient attribués à l'entretien du cordon.

La Commission mixte de 1868 divisa les opérations de l'Administration Sanitaire en trois services, dont l'un comprenait la frontière persane et le port de Bassorah, et posa le principe que les revenus du cordon terrestre ne seraient pas confondus avec les revenus des droits maritimes. Pour couvrir les dépenses nécessitées sur la frontière, la Commission inaugura les droits sur provenances terrestres, qui furent, à la suite des modifications apportées par les Commissions de 1876 et de 1882, incorporées dans le Tarif de 1871-1882, art. 4; depuis cette époque, les revenus terrestres se sont montrés suffisants pour le service sanitaire sur la frontière turco-persane et Bassorah.

En 1883, les trois services furent fusionnés au point de vue administratif, mais avec réserve du principe de la séparation financière (1).

TITRE XLIX^{Bb}

RÉGIME QUARANTENAIRE DES PROVENANCES DE MER

TEXTE XLIX¹.

Règlement.	Reb. I 1256. 27 mars 1840.	Dust., vol. II, p. 865. Kod., p. 4348. Arist., vol. III, p. 126.
------------	-------------------------------	--

[communiqué aux Missions par la Note verb. circ. du 18 juill. 1840.]

[traduction d'Aristarchi.]

[Ce règlement est inséré intégralement vu l'impossibilité, en l'absence de toute codification de la législation sanitaire, d'enlever toutes les parties modifiées soit par le nouveau Règlement de 1867 (v. XLIX²) soit par des Circulaires codifiées (v. XLIX¹).

(1) En 1883 la fusion budgétaire des trois services fut acceptée par la S. Porte et les Missions pour une période de trois ans; mais n'a jamais été terminée depuis. Le surplus d'un service est versé au fonds de réserve et affecté au déficit de l'autre. Le rapport de la dernière Commission mixte, qui n'était pas accepté pour d'autres raisons, prescrivit 'le maintien pour une nouvelle période jusqu'à la prochaine revision la fusion budgétaire de trois services.' (v. XLIX^C, note 7.)

Les modifications les plus évidentes sont indiquées autant que possible.]

Le Conseil de Santé, sous la présidence de S. E. Lébib effendi, composé de la délégation étrangère accréditée par les différentes Missions, à la demande de la S. Porte, près ledit Conseil, ainsi que d'autres membres nommés par le Gouvernement de Sa Hautesse, s'étant réunis en conférence à l'effet de délibérer sur le choix du système sanitaire le mieux approprié à cet Empire contre les provenances de mer ; animé d'un égal désir de concilier, autant que possible, les garanties sanitaires avec les besoins du commerce maritime, a, après mûre délibération, arrêté d'un commun accord les résolutions suivantes :

Art. 1^{er}. *De la Patente.* — Tout navire arrivant à Constantinople ou dans tout autre port de l'Empire Ottoman, devra être muni d'une patente de santé, qu'il sera tenu d'exhiber au préposé de l'Office Sanitaire chargé de la réclamer.

Art. 2. Il y aura trois catégories de patentes, à savoir : *Patente nette, Patente suspecte, Patente brute* :

1^o Sera réputée *nette* toute patente délivrée trente jours après le dernier accident de peste. Le navire qui en est porteur sera admis immédiatement en libre pratique avec ses passagers, équipage et cargaison.

2^o Sera réputée *suspecte* toute patente délivrée quinze jours après le dernier accident de peste. Le navire qui en est porteur fera une quarantaine de quinze jours, s'il est chargé, et de dix s'il est vide.

3^o Sera réputée *brute* toute patente délivrée dans l'intervalle des quinze jours depuis le dernier accident de peste. Le navire qui en est porteur fera une quarantaine de vingt jours s'il est chargé, et de quinze s'il est vide.

Art. 3. *Navires sans Patente.* — Tout navire qui ne sera pas muni de sa patente de santé sera placé dans la catégorie des navires portant patente brute, à moins que le capitaine ne puisse prouver le contraire de manière à écarter tout doute sur l'état sanitaire de sa provenance.

Art. 4. *Interrogatoire.* — Les navires arrivant dans un port de l'Empire Ottoman, après s'être mis en lieu de sûreté, enverront leur embarcation à l'Office de Santé⁽¹⁾, où les capitaines devront exhiber

(1) Le principe de l'arraisonnement à bord a été adopté aux Dardanelles attendu que le système de reconnaissance et d'arraisonnement à terre offrait de sérieux inconvénients pour les nombreux navires arrivant de l'Archipel, qui n'avaient d'autre motif de stopper ou de mouiller en rade des Dardanelles que l'obligation de satisfaire aux prescriptions de l'art. 4.

La Société générale de navigation de Londres demanda, en 1891, de réduire la perte de temps et d'éviter les accidents qui se sont souvent produits à la suite de l'obligation pour les navires d'envoyer leur embarcation à l'Office de Santé. Cette demande fut portée devant le Conseil Supérieur de Santé de Constantinople par M. le délégué d'Angleterre qui

leur patente de santé et le rôle d'équipage, et subir un interrogatoire dans lequel ils déclareront fidèlement les conditions sanitaires du navire, ainsi que les communications qu'ils pourront avoir eues durant le voyage. Si leur patente est nette, ils seront immédiatement admis en libre pratique ; si elle est suspecte ou brute, l'Office de Santé devra aussitôt leur mettre à bord les gardes de santé, que les capitaines seront obligés de recevoir, et ces navires seront placés sous l'un des régimes quaranténaires prévus par l'art. 2 du présent règlement (*).

Art. 5. *Manifeste*. — Les navires en état de suspicion qui voudront débarquer leur entière cargaison et prendre pratique, seront seuls tenus d'exhiber leur manifeste au préposé sanitaire du lieu du débarquement. Hors ce cas spécial, l'exhibition du manifeste ne pourra jamais être exigée par les employés de cette administration.

Art. 6. Navires chargés avec patente suspecte ou brute :

1° La quarantaine pour les navires chargés d'objets susceptibles, tant suspects que bruts, leur sera comptée à partir du jour de leur mouillage devant le lazaret. Ils ne pourront néanmoins être admis en libre pratique que dix jours après leur entier déchargement, et les préposés de la quarantaine seront tenus de leur fournir les magasins, portefaix et autres moyens nécessaires pour opérer le débarquement de leur cargaison au moins dix jours avant l'expiration du terme fixé pour leur quarantaine par l'art. 2 du présent règlement.

2° Toutes les fois qu'un navire chargé d'objets susceptibles aura débarqué au lazaret toute sa cargaison en moins de cinq jours, à dater de celui de son arrivée, ce navire rentrera dans la catégorie des bâtiments vides, mentionnés dans les paragraphes 2 et 3 de l'art. 2 du présent règlement, et subira comme tel sa quarantaine d'après la nature de sa patente, à partir du jour de l'entier débarquement.

3° Quant aux navires que le vent empêcherait de se rendre au mouillage du lazaret, ils pourront s'arrêter partout où le temps le leur permettra, et ils enverront de là leurs marchandises au lazaret. Il est bien entendu du reste que ces navires devront se placer à une distance convenable des navires en pratique, sous l'obligation de se transporter, aussitôt que le vent le leur permettra, au mouillage destiné aux navires en quarantaine.

proposé, dans la séance du 24 novembre 1891, l'établissement à l'Office de Santé des Dardanelles d'un service de mouches à vapeur pour accorder la pratique à bord des navires, qui fut adopté dans la séance du 17 janvier 1893.

Par suite des démarches des Missions le même système a été établi en 1904 pour l'arraisonnement à Kavak au débouché du Bosphore dans la Mer Noire.

(*) v. art. 2 § 2 du XLIX'.

Art. 7. Quarantaine pour les marchandises :

1° La quarantaine pour les marchandises susceptibles ne datera que du jour où elles auront été toutes débarquées dans le lazaret ; elle sera de 20 jours pour les provenances brutes, et de 15 jours pour les provenances suspectes.

2° Dans le cas où un navire chargé, en état de suspicion, éprouverait des retards dans le déchargement de sa cargaison soit par l'absence des magasins nécessaires, soit par la négligence des préposés de la Santé à lui fournir les moyens d'opérer le débarquement en temps utile, ces préposés et la Commission du lieu seront responsables envers le navire de tous frais, dommages et intérêts occasionés par ces retards. Il est bien entendu que cette disposition ne s'applique qu'aux ports où il existe des établissements sanitaires.

Art. 8. Navires vides avec patente suspecte ou brute :

1° La quarantaine pour les navires vides, tant suspects que bruts, leur sera comptée du jour où ils prendront un garde de Santé à bord, à condition toutefois qu'ils se soumettront aux mesures de désinfection prescrites par le garde précité.

2° Sera considéré vide et soumis à 15 jours de quarantaine tout navire, porteur d'une patente brute, qui serait chargé de céréales ou de toute autre marchandise non susceptible. La quarantaine de ce navire datera du jour de son arrivée dans le port où devra s'effectuer son déchargement, mais il ne pourra être admis en libre pratique qu'après avoir débarqué toute sa cargaison au moyen de cribles. Ce navire pourra à cette condition purger sa quarantaine dans tous les ports de l'Empire Ottoman où se trouvent des autorités sanitaires, bien que privés de lazaret.

Art. 9. Obligation de montrer la patente aux préposés des détroits des Dardanelles et de la Mer Noire :

1° Tout capitaine quelconque arrivant à Constantinople par les détroits des Dardanelles ou de la Mer Noire, est tenu de montrer aux préposés desdits détroits sa patente de santé.

2° Les capitaines ne sont point obligés, en remplissant cette formalité, de communiquer avec ces préposés, ni de mouiller, ni de permettre à qui que ce soit de monter à bord, à l'exception du garde de santé, si toutefois le navire est en état de suspicion.

Art. 10. Obligation de prendre un garde de santé aux détroits des Dardanelles et de la Mer Noire :

1° Tout navire suspect ou brut venant par le détroit des Dardanelles, qu'il soit chargé ou vide, sera tenu de prendre un garde de santé à l'Office Sanitaire des Dardanelles ou à celui de Gallipoli, au choix du capitaine.

2° Tout navire suspect ou brut venant par le détroit de la Mer Noire, qu'il soit chargé ou vide, sera tenu de prendre un garde de santé à l'Office Sanitaire de Sari-Aéri ou à celui de Selvi-Bourdu.

3° Si le navire est vide sa quarantaine commencera à dater du jour où le garde de santé est entré à bord, à condition qu'il se soumettra aux mesures de désinfection prescrites par ce dernier. Seulement le capitaine devra en faire la déclaration au préalable et au moment où il prendra le garde de santé. Dans ce cas, et si le navire purge sa quarantaine durant le voyage, il sera reçu à Constantinople en libre pratique.

Sont exclus du bénéfice de cette disposition les navires mentionnés dans le paragraphe 2 de l'art. 8 ainsi que ceux qui auront un nombre de passagers au-dessus de celui spécifié dans le paragraphe 2 de l'art. 20 du présent règlement.

4° Tout navire en suspicion qui aura reçu le garde de santé, ne pourra communiquer, avant son arrivée à Constantinople, avec les ports et lieux intermédiaires qu'avec les précautions requises et sous la surveillance dudit garde (5).

5° Si le navire est chargé, sa quarantaine devra toujours commencer du jour de son arrivée dans le port, conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'art. 6 du présent règlement.

Garde supplémentaire.

6° Arrivés à Constantinople, les navires vides qui n'auraient pas terminé leur contumace en route, ainsi que les navires chargés, recevront un garde supplémentaire, qu'ils conserveront, avec celui pris aux postes de l'un des détroits, jusqu'à l'expiration de leur quarantaine.

Punition en cas de contravention.

7° Tout capitaine porteur d'une patente suspecte ou brute, venant par les détroits précités et qui aurait négligé d'y prendre un garde de santé, sera assujéti à une quarantaine double ou, s'il doit repartir en état de suspicion, à une punition sévère infligée par l'autorité compétente (6).

8° Il est bien entendu que les navires avec patente nette ne seront tenus d'accomplir cette formalité ni au détroit des Dardanelles ni à celui de la Mer Noire.

Art. 11. Navires destinés pour la Mer Noire avec patente suspecte ou brute :

1° Les navires, tant vides que chargés, venant de la Méditerranée et destinés pour la Mer Noire, avec patente suspecte ou brute, seront également tenus de recevoir un garde de santé (7) aux Dardanelles ou à Gallipoli, soit qu'ils veuillent purger leur quarantaine à Constantinople (8), soit qu'ils préfèrent poursuivre en contu-

(5) Rapporté par l'art. 8 du XLIX¹, 1899.

(6) Remplacé par une amende (v. XLIX¹¹).

(7) Deux gardes (v. XLIX¹).

(8) Clazomènes, v. art. 7 du XLIX¹.

mace pour leur destination. *Arrivés ici* ⁽⁷⁾, ils arboreront au mât de misaine un pavillon jaune qu'ils garderont jusqu'à leur départ.

2° *Il sera loisible à ces navires de faire leur quarantaine à Constantinople, en se soumettant aux mesures précitées dans les articles précédents à l'égard des navires destinés pour ce port ; seulement, et dans ce cas, les capitaines devront déclarer leur intention dans l'interrogatoire qu'ils auront à subir conformément à l'art. 4 du présent règlement* ⁽⁸⁾.

3° Si, au contraire, ils préfèrent poursuivre en contumace, ils recevront à leur arrivée un garde supplémentaire qu'ils conserveront jusqu'à leur départ avec celui pris aux Dardanelles ou à Gallipoli, et, avant leur entrée dans la Mer Noire, ils les débarqueront l'un et l'autre au dernier poste sanitaire du détroit de cette mer.

4° Les marchandises et les passagers destinés pour Constantinople seront débarqués au lazaret de Kouléli, où les marchandises purgeront leur quarantaine conformément aux conditions sanitaires du navire, et les passagers conformément à l'art. 10 de ce règlement.

5° Les gardes de santé pris aux Dardanelles, à Gallipoli et à Constantinople, seront à la charge des capitaines, qui leur payeront leurs salaires et les frais de retour d'après le tarif.

Art. 12. Navires destinés de la Mer Noire pour la Mer Blanche avec patente suspecte ou brute :

1° Les navires provenant de la Mer Noire, tant chargés que vides, avec patente suspecte ou brute, prendront un garde de santé à l'Office Sanitaire de Sari-Yérou ou à celui de Selvi-Bournou, sans être obligés de mouiller devant ces Offices. *A leur arrivée à Constantinople, les capitaines se rendront à l'Office de Santé, où ils devront subir l'interrogatoire, conformément à l'art. 4 du présent règlement, et prendre un garde supplémentaire* ⁽⁹⁾.

2° Toutes les dispositions de l'art. 11 relatives aux navires suspects ou bruts destinés pour la Mer Noire, sont également applicables aux navires provenant des ports compromis de cette mer, et qui, destinés pour la Mer Blanche, *ne voudront pas purger leur quarantaine à Constantinople. Seulement ces navires auront la faculté de débarquer au lazaret, au moment de leur départ, un des deux gardes sanitaires en lui payant ses salaires, et ils conserveront l'autre jusqu'à leur arrivée aux Dardanelles* ⁽¹⁰⁾, où ils devront le remettre à l'Office Sanitaire du lieu, en payant à ce garde ses salaires et les frais de son retour d'après le tarif.

Art. 13. Navires chargés destinés pour les ports de la Mer de Marmara :

⁽⁷⁾ Pendant leur passage.

⁽⁸⁾ Ce privilège a été rapporté par l'art. 7 du XLIX^e, 1893.

⁽⁹⁾ Rapporté par l'art. 8 du XLIX^e.

⁽¹⁰⁾ Il doit garder tous les deux jusqu'aux Dardanelles.

1^o Comme il n'existe point de lazarets dans les différents ports de la Mer de Marmara, les navires chargés arrivant par le détroit des Dardanelles avec patente suspecte ou brute et destinés pour les ports ou lieux de cette mer devront, avant de se rendre à leur destination, subir préalablement leur quarantaine *audit détroit*, en débarquant leur cargaison au lazaret *des Dardanelles ou de Gallipoli* ⁽¹¹⁾, pour y être purifiée suivant son degré de suspicion. *Si le capitaine préfère poursuivre sa route pour purger sa quarantaine à Constantinople avant de se rendre à sa destination, il en aura la faculté, mais dans ce cas il sera tenu de prendre un garde de santé à l'un des Offices Sanitaires de ce détroit, conformément au premier paragraphe de l'art. 11 du présent règlement* ⁽¹²⁾.

2^o Les navires chargés provenant de la Mer Noire, avec patente suspecte ou brute et destinés pour les ports et lieux de la Mer de Marmara, seront obligés, avant de se rendre à leur destination, de purger leur quarantaine à *Constantinople*.

Art. 14. Défense de monter à bord des navires avec patente nette :

1^o Il est expressément défendu aux préposés de Santé de monter, dans aucun cas, à bord des navires porteurs d'une patente nette, ni à Constantinople, ni dans tous les autres ports ou lieux de l'Empire Ottoman où devront s'accomplir des formalités sanitaires.

2^o Cette défense sera surtout observée rigoureusement envers les navires qui, destinés avec patente nette, pour les ports de la Mer Noire où il existe des quarantaines organisées, ou bien de ces derniers ports pour la Méditerranée, ne voudront pas communiquer avec Constantinople ou tout autre lieu de la Turquie.

3^o Ces navires seront de plus exemptés de l'obligation d'envoyer leur embarcation à l'Office de la quarantaine et de remettre leur patente au préposé de la santé. Le préposé de l'office quarantenaire devra se rendre près du bord de ces navires pour que le capitaine montre, sans communiquer, sa patente de santé.

4^o Les navires arrivant à Constantinople seront tenus, le vent le permettant, de mouiller à la Tour de Léandre et d'arborer leur pavillon au mât de misaine, afin que le préposé de l'Office de Santé soit informé de leur intention et prenne les mesures convenables pour leur faire parvenir les papiers dont ils doivent être munis par leurs chancelleries respectives.

Art. 15. Visite du médecin. — Il est expressément défendu au médecin de l'Office de la Santé de monter à bord d'un navire en état de suspicion où se trouverait un malade. Dans ce cas, le malade devra être inspecté par lui, dans l'embarcation du bord, à une distance convenable, et transporté au lazaret si le médecin le jugerait nécessaire.

⁽¹¹⁾ Lisez Clazomènes, près de Smyrne, le lazaret à Najara a été mis hors de service en 1865. (v. XLIX^e, art. 6 et 7, 1871.)

⁽¹²⁾ A Kavak à l'entrée du Bosphore ou à Sinope.

Art. 16. Navires qui voudraient repartir en quarantaine :

1° Les navires arrivant dans un port ou lieu de l'Empire Ottoman avec patente suspecte ou brute, qui voudront y débarquer leur cargaison et passagers soit en entier soit en partie, et repartir en quarantaine, en auront le droit, et ils ne pourront pas être retenus pour prendre pratique. Il sera fait seulement mention de cette circonstance dans leur patente.

2° Les marchandises et passagers destinés pour ce port seront débarqués au lazaret, où les marchandises purgeront leur quarantaine d'après les conditions sanitaires du navire, et les passagers conformément à l'art. 20 du présent règlement.

Art. 17. Des lieux de relâche :

1° Tout navire porteur d'une patente nette qui aura communiqué en route avec un lieu ou des bâtiments suspects ou bruts, sera passible des rigueurs quaranténaires réclamées par l'état sanitaire du lieu ou des navires avec lesquels il aura communiqué.

2° Lorsqu'un navire avec patente suspecte ou brute sera obligé de relâcher dans un port ou lieu quelconque de l'Empire Ottoman pour se procurer des vivres, de l'eau, ou pour toute autre raison, l'Office de Santé devra lui permettre de se pourvoir du nécessaire sans les précautions ordonnées par les règlements sanitaires, sans l'obliger à entrer en quarantaine ou à prendre un garde de santé. Dans le cas où le capitaine passerait la nuit dans le port, l'Office de Santé placera auprès du navire une embarcation montée par un garde de santé chargé d'empêcher tout contact entre ce navire et la ville. Le capitaine sera tenu de payer à l'office de ce lieu quinze piastres par jour pour tout le temps qu'il devra y rester.

Art. 18. Navire sur lequel il y aura la peste. — Aucun navire à bord duquel un accident de peste se sera manifesté ne pourra quitter le port avant d'avoir purgé sa quarantaine, et subi les mesures de désinfection prescrites par l'Office de Santé.

Art. 19. Navires en quarantaine. — Tous les navires en quarantaine sont tenus d'avoir un pavillon jaune au mât de misaine et une flamme jaune à un point apparent de leur canot, à l'effet de faire connaître leur état sanitaire et d'empêcher toute approche.

Art. 20. Des passagers :

1° Les passagers arrivés sur des navires avec patente suspecte ou brute feront leur quarantaine au lazaret. Il sera toutefois permis à trois passagers tout au plus désignés par le capitaine de rester à bord pour y purger leur quarantaine aux mêmes conditions imposées au navire. Les passagers destinés pour le lazaret y seront transportés dans l'embarcation du navire, et leur quarantaine commencera à dater du jour de leur arrivée dans cet établissement. Elle sera de quinze jours pour la patente brute et de dix pour la patente suspecte.

2° Les passagers venant de la Méditerranée sur des navires vides de provenances brutes ou suspectes, et dont le nombre ne

dépasserait pas celui de six, participeront au bénéfice de la facilité accordée à ces navires par le 3^me paragraphe de l'art. 10 du présent règlement, tout autant qu'ils se seront soumis en route aux mesures de désinfection prescrites par le garde de santé.

3^o Il est bien entendu que tout navire vide porteur d'un nombre de passagers au-dessus de celui spécifié dans le paragraphe précédent, restera dans la catégorie des navires chargés. Il sera loisible seulement aux passagers arrivant de provenances brutes de faire le *spoglio*, et, dans ce cas, ils jouiront des facilités réservées par cette mesure, en se conformant toutefois aux obligations prescrites dans l'instruction y relative.

4^o Tous les passagers embarqués à bord des bateaux à vapeur ou bâtiments à voile devront être munis d'un bulletin de santé (teskéré) délivré ou visé par l'autorité sanitaire du lieu de leur départ. Le capitaine sera tenu, à son arrivée, d'exhiber à l'Office de la Santé ces teskérés avec la patente du navire. Dans le cas où l'un de ces teskérés serait suspect ou brut, le navire subira les conséquences de cette irrégularité.

5^o Tout passager qui ne serait pas muni d'un bulletin de santé sera placé dans la catégorie des provenances brutes, s'il ne peut fournir des preuves qui n'admettraient pas le moindre doute sur sa provenance.

Art. 21. Des bateaux à vapeur. — Pour éviter des frais considérables aux bateaux à vapeur qui font le service hebdomadaire, il leur sera permis de conserver leurs gardes à bord pendant tout le temps où leurs provenances seront compromises ou en état de suspicion.

Art. 22. Les délits et contraventions. — Pour tout délit ou contravention en matière sanitaire dûment constatée, le délinquant sera remis à l'autorité dont il relève pour être jugé et recevoir la punition méritée.

Art. 23. Navires dont l'état sanitaire n'aurait pas encore été constaté par le préposé de l'Office de Santé. — Il est défendu à qui que ce soit d'approcher des navires arrivant dans un port ou lieu quelconque de l'Empire Ottoman où il existe des quarantaines, avant que ces navires aient été raisonnés par l'employé de la Santé chargé de ce service. Si quelque personne, ignorant cette défense, voulait s'en approcher, le capitaine sera tenu de l'en empêcher. En cas de contravention, le coupable sera arrêté par les employés sanitaires sans aucun égard ni à sa condition ni à sa qualité, et il sera remis à l'autorité compétente pour recevoir sa punition, après qu'il aura purgé sa quarantaine s'il se trouve compromis.

Art. 24. Délivrance des nouvelles patentes :

1^o Les Offices de Santé ne délivreront aux navires de nouvelles patentes que 1^o lorsqu'un navire aura purgé sur les lieux sa quarantaine et aura été admis en libre pratique ; 2^o lorsqu'il aura

embarqué ou débarqué des marchandises sans être en état de suspicion.

2° Quant aux navires de passage et de relâche l'Office de Santé ne fera qu'apposer un simple visa sur la patente dont ils seront porteurs.

Art. 25. Des droits quaranténaires. — La perception des droits quaranténaires d'après le tarif commencera à Constantinople du jour où le présent règlement sera signé par MM. les délégués et autres membres du Conseil de Santé, et, dans les autres ports de l'Empire, du jour où il sera reçu par les employés sanitaires de ces lieux.

Art. 26. Bâtiments de guerre :

1° Les bâtiments de guerre ottomans et étrangers provenant de ports suspects ou bruts, seront assujettis aux mêmes mesures que les bâtiments vides ; ils recevront à bord deux gardes de santé, et devront se soumettre aux mesures de désinfection prescrites par lesdits gardes, dont l'un devra toujours se trouver dans l'embarcation lorsque celle-ci sera de service.

2° La quarantaine pour ces bâtiments sera de douze jours pour les provenances brutes et de sept pour les provenances suspectes, à dater du jour de la réception des gardes de santé à bord.

3° Comme quelques-uns de ces bâtiments ne sont pas munis d'une patente de santé, leurs commandants seront tenus, à leur passage par l'un des deux détroits, de déclarer sous leur parole d'honneur, leur provenance, l'état sanitaire de leur navire ainsi que les communications qu'ils peuvent avoir eues durant le voyage. Arrivés à Constantinople ou dans tout autre port de l'Empire Ottoman, ils se rendront à l'Office de Santé pour y remplir et signer la formule des questions qui leur sera présentée par le préposé de cet office chargé de les admettre en libre pratique, si la provenance est nette, et, dans le cas contraire, de leur faire connaître les mesures auxquelles ils devront se soumettre.

Membres du Conseil.

Lébib effendi, président. Backi effendi. I. Robert. A. Pezoni. F. Bosgiovitch. Dr. M. Marchand. Dr. V. Morpurgo. Richard Wood. A. Steindl. J. Bosgiovitch. Dr. Agop Davout Oghlu. F. Lapie. Dr. André Leval. G. Franceschi. Dr. L. Hermann. S. Vandina.

TEXTE XLIX².

Choléra,
règlement du Conseil 22 janv. 1867. Kod. p. 3472 (grec).
de Santé. Arist. III, p. 147 (franç.).

Ce règlement est basé sur le rapport de la Conférence Internationale Sanitaire de 1866.

La Turquie n'adhéra point à la Convention de Dresde sur le choléra signée le 15 avril 1893 (State Papers LXXXV, p. 7) par l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la France, l'Italie, les Pays-Bas, la Russie, la Suisse et l'Angleterre. Par ses réserves lors de la ratification de la Convention de Venise du 30 janvier 1892 (State Papers LXXXV, 19, v. XLIX^a) la Turquie a maintenu le règlement ci-dessous :

Art. 1^{er}. La quarantaine contre les provenances de choléra comprend l'isolement pendant un temps déterminé, ainsi que la purification et la désinfection. Elle s'applique tant aux provenances par mer que par terre.

Art. 2. La durée de la quarantaine pour les provenances tant par mer que par terre est de 10 jours pleins, soit dix fois 24 heures (1).

De la quarantaine des navires.

Art. 3. Les navires à bord desquels s'est manifesté le choléra ou des accidents cholériques, pendant la traversée ou dans le port d'arrivée, sont assujettis à 10 jours de quarantaine à compter du moment du débarquement des malades et des passagers.

Les passagers, s'il y en a, sont débarqués au lazaret ainsi que les marchandises, et les navires sont soumis à la désinfection.

Les navires de cette catégorie ne peuvent pas faire d'opérations d'embarquement ni quitter le port avant l'expiration de la contumace.

Art. 4. Les navires arrivant d'un lieu contaminé, sans accidents cholériques pendant la traversée, font, comme ceux mentionnés dans l'article précédent, 10 jours de quarantaine dans le port d'arrivée. Mais si leur traversée a duré 11 jours, la quarantaine ne sera que de 9 jours, et ainsi de suite la quarantaine ira en diminuant en raison inverse de la longueur de la traversée jusqu'à concurrence de 19 jours et d'après l'échelle suivante :

Après 10 jours de traversée 10 jours de quarantaine. Après 11 jours de traversée 9 jours de quarantaine ; 12, 8 ; 13, 7 ; 14, 6 ; 15, 5 ; 16, 4 ; 17, 3 ; 18, 2 ; 19 et plus 24 heures.

Il est bien entendu qu'il s'agit de navires dont les conditions hygiéniques seraient reconnues bonnes et dont la cargaison ne seraient pas compromettante.

Sauf encombrement ou mauvaises conditions hygiéniques, les passagers de ces navires restent à bord ainsi que les marchandises non-sujettes à purification.

(1) Au mois de juillet 1883, lors de l'épidémie de choléra en Égypte, la quarantaine a été fixée par l'arrêté Impérial à un terme de 15 à 20 jours, et en 1902, malgré les représentations de quelques-unes des Missions et l'opinion adverse du Conseil, une quarantaine de 12 jours fut imposée.

Ces navires sont soumis à des mesures d'hygiène et, s'il y a lieu, à la désinfection. Ils peuvent quitter le port en état de contumace, mais ils ne peuvent faire d'opérations de débarquement que dans les ports à lazaret et avec les précautions d'isolement et de purification convenables. Quant aux opérations d'embarquement, elles peuvent être faites dans tous les ports où existe un médecin sanitaire et sous sa surveillance.

Art. 5. Pour les navires qui ont à bord un médecin commissionné, c'est-à-dire chargé d'exercer les fonctions de médecin sanitaire, et qui sont dans de bonnes conditions d'hygiène, le temps de quarantaine peut être compté à dater du départ du port contaminé, s'il n'y a pas eu d'accidents cholériques pendant la traversée. Ils complètent la quarantaine réglementaire de 10 jours pleins dans le port d'arrivée, d'après l'échelle suivante :

Après 24 heures de traversée 9 jours de quarantaine. Après 2 jours de traversée 9 jours de quarantaine, après 3, 7 ; 4, 6 ; 5, 5 ; 6, 4 ; 7, 3 ; 8, 2 ; 9 et plus 24 heures.

De sorte que pour les navires de cette catégorie dont la traversée aurait dépassé 9 jours la quarantaine sera toujours d'au moins 24 heures, de même que pour les navires mentionnés dans l'art. 4 dont la traversée dépasserait 19 jours.

Art. 6. En principe, tout navire en patente nette qui touche dans un port contaminé ne peut y faire aucune opération d'embarquement où de débarquement sans être compromis. Mais il est fait exception pour le débarquement des dépêches, lettres et journaux, et dans quelques cas urgents, pour le débarquement de vivres, le tout sous la surveillance des autorités sanitaires.

De la quarantaine des passagers.

Art. 7. Les passagers des navires à bord desquels s'est manifesté le choléra ou la diarrhée cholérique sont débarqués au lazaret ou dans un endroit pouvant en tenir lieu. Ils y purgent une quarantaine de 10 jours pleins à dater du moment de leur séquestration.

Art. 8. Sauf le cas d'encombrement ou de mauvaises conditions hygiéniques, les passagers des navires exempts d'accidents cholériques font quarantaine à bord. Toutefois, dans certains cas, ils peuvent être admis au lazaret si les conditions de l'établissement le permettent.

Art. 9. Les différents groupes de quaranténaires admis dans un lazaret sont séparés les uns des autres suivant la date de l'arrivée et l'état sanitaire de chaque groupe.

Art. 10. Les personnes atteintes de choléra ou de diarrhée cholérique sont séquestrées à part ; elles sont strictement isolées des autres quaranténaires et reçoivent les soins médicaux que réclame leur état.

Des hardes et effets des marchandises, groupes, lettres et paquets.

[sans importance actuelle.]

Art. 11. Les hardes, le linge et en général tous les effets à usage des quarantenaies, soit à bord, soit dans le lazaret, sont soumis à la purification par les moyens appropriés.

Le linge des malades et les objets de literie ayant servi aux cholériques subissent la désinfection réglementaire et, au besoin, ils sont détruits par le feu.

Art. 12. Les marchandises en général sont exemptes de purification ; toutefois il est fait exception pour les vieux effets à usage et en général pour toutes les étoffes ayant servi, pour les laines non-lavées, les vieux cotons, les crins, les plumes, les peaux non-manufacturées et autre débris d'animaux à l'état brut qui sont considérés comme marchandises susceptibles et sont soumis aux moyens usités de purification. Les drilles et les chiffons de provenance cholérique seront soumis à une désinfection rigoureuse et seront même détruits par le feu si cela était jugé nécessaire.

Les animaux vivants sont exempts de quarantaine ; seulement, dans certains cas, ils ne sont livrés qu'après avoir été immergés dans l'eau.

Art. 13. Les lettres, paquets et groupes sont purifiés selon des instructions spéciales.

De la patente de la Santé.

Art. 14. La patente délivrée par l'autorité sanitaire du lieu de départ est *nette* ou *brute*. La patente nette atteste l'absence du choléra asiatique, la patente brute en constate la présence dans la circonscription du lieu où elle est délivrée ou visée. Elle doit faire mention des premiers cas de choléra asiatique observés, et signaler la persistance de l'épidémie ainsi que la date de sa disparition. La patente est délivrée nette 10 jours après le dernier cas de choléra dans la circonscription du lieu où a régné l'épidémie.

Art. 15. La patente nette donne droit, en principe, à la libre pratique immédiate, sauf le cas d'accidents cholériques constatés ou soupçonnés à bord du navire qui en est porteur, ou des circonstances de nature à mettre en doute l'exactitude de l'attestation donnée par la patente. La patente brute entraîne la quarantaine de la provenance avec les circonstances aggravantes ou atténuantes précisées dans les articles 3, 4 et 5 du présent règlement.

Art. 16. La patente brute de choléra délivrée au point primitif de départ, ne sera pas échangée dans les ports de relâche jusqu'à l'arrivée du navire à destination définitive. Elle sera seulement visée partout où le navire touchera.

Discuté au Conseil de Santé et approuvé dans les séances des 15 et 19 janvier 1867.

TEXTE XLIX³.

Règlement du passage des détroits.	23 Feb. 1888. 12 juin 1871.	Dust., vol. II, p. 896. Kod., p. 4385.
---------------------------------------	--------------------------------	---

[*règlement abrogé du 11 août 1863.*]

[Les passages qui ont été reproduits sans modification dans le règlement du 1^{er} août 1893, sont supprimés et seront trouvés dans le XLIX³]

Art. 1^{er}. Tout navire à voiles ou à vapeur doit, avant de franchir l'un ou l'autre détroit, subir l'arraisonnement et faire viser sa patente de santé aux offices préposés à cet effet à l'entrée du Bosphore, s'il vient de la Mer Noire, et aux Dardanelles, s'il vient de la Mer Blanche (*).

La contravention à cette disposition est frappée d'une amende conformément aux règlements en vigueur.

Art. 2. En temps de choléra, les navires à voiles ou à vapeur ayant eu à bord des accidents cholériques purgent leur quarantaine aux Dardanelles (**), s'ils viennent de la Mer Blanche, et à l'entrée du Bosphore, s'ils viennent de la Mer Noire.

Dans l'un et l'autre cas, ils ne peuvent poursuivre leur voyage qu'après l'expiration de leur quarantaine.

Art. 3. Les navires provenant d'un port contaminé, à destination d'un port ottoman, bien que sans accidents cholériques à bord, subissent la quarantaine réglementaire au lazaret des Dardanelles (**), s'ils viennent de la Mer Blanche, et à l'entrée du Bosphore, s'ils viennent de la Mer Noire.

Art. 4. Les navires à vapeur provenant d'un port contaminé, sans accidents cholériques à bord et à destination d'un port étranger, peuvent franchir les détroits sans communiquer nulle part, sous la surveillance de deux gardes de santé, pris aux Dardanelles, s'ils viennent de la Mer Blanche, et à l'entrée du Bosphore, s'ils viennent de la Mer Noire.

(*) L'article 1^{er} du règlement du 11 août 1863 laissait la faculté aux navires venant de l'Archipel et allant en Marmara, à Constantinople ou dans la Mer Noire, de subir de l'arraisonnement, indistinctement, dans un des cinq postes sanitaires placés le long du détroit (Seddul-ul-Bahr, Aspra-Homata ou Taches blanches, Chanak-Kaleh ou Dardanelles, Lampsaki et Gallipoli). Cette faculté — dont quelques capitaines croient pouvoir encore user, ce qui leur occasionne l'application de mesures coercitives, des amendes et des retards — n'existe plus. — [Bulletin de la Ch. de Comm. française, n° 80, nov. 1893, p. 16.]

(*) A Clazomènes, près de Smyrne, v. XLIX³, art. 7.

(*) A Clazomènes, près de Smyrne, v. XLIX³, art. 7.

Ils déposent les gardes de santé à la sortie du détroit opposé à celui où ils les ont pris, c'est-à-dire soit aux Dardanelles, soit au Kavak d'Asie, selon les cas.

Art. 5. *Les navires à voiles provenant d'un port contaminé, sans accidents cholériques à bord, peuvent également franchir les deux détroits et poursuivre leur voyage pour l'étranger aux conditions suivantes* (*) :

[Le reste de l'article est reproduit dans l'art. 8 du XLIX^e.]

Art. 6. [Est identique avec l'art. 9 du XLIX^e.]

Art. 7. Tout navire en état de quarantaine qui, dans le trajet des détroits et de la Mer de Marmara aura communiqué avec le littoral ou avec un autre navire, sera passible d'une amende de dix piastres médjidié par tonneau.

Discuté au Conseil de Santé et approuvé dans la séance du 7 février 1871.

TEXTE XLIX^e.

Passage des détroits, instructions.	7 févr. 1871.	Dust., vol. II, p. 897 (ture). Kod., p. 4387 (grec).
---	---------------	---

[Les paragraphes 1 à 5 de cette Instruction ont été rapportés par le règlement du 1^{er} août 1893, v. XLIX^e.]

6^o Les navires provenant de la Mer Noire et qui poursuivent leur voyage à travers les deux détroits, sont soumis à la visite médicale à leur arrivée au Kavak d'Asie, en même temps qu'ils embarquent les gardes de santé chargés de les surveiller. Et, comme ils doivent rester dans cette position un temps plus ou moins long, soit pour faire du charbon, pour se ravitailler, pour recevoir leurs expéditions, soit pour toute autre cause, ils subiront une seconde visite médicale avant de quitter leur mouillage. Si le résultat de cette visite est satisfaisant, la patente de santé en fera mention dans le visa. Si, au contraire, la visite médicale a pour effet de découvrir l'existence du choléra, le navire est retenu en quarantaine et ne peut quitter le mouillage qui lui est assigné qu'après l'avoir accomplie.

7^o En principe, il est arrêté par les règlements applicables à l'entrée du Bosphore que les navires à destination de Constantinople ou de tout autre port ottoman, ainsi que les navires ayant eu des accidents cholériques à bord, doivent subir la quarantaine à l'entrée de ce détroit. Cependant l'Administration s'est réservé de choisir une localité convenable hors du canal et aussi rapprochée que possible de son embouchure. Le choix de cette localité est à faire, conformément à la décision prise par le Conseil de Santé à ce sujet. Mais en attendant, la quarantaine aura lieu,

(*) Ce privilège a été enlevé aux voiliers par l'art. 11 du XLIX^e.

au besoin, dans les parages de Kavak, soit à Buyuk-Liman, soit à Omur-yéri.

8° La taxe sanitaire et les frais de quarantaine, calculés d'avance, sont payables à l'office de Kavak pour les navires se rendant de la Mer Noire dans la Mer Blanche, à l'office des Dardanelles pour ceux qui de la Mer Blanche passent dans la mer Noire.

Discuté au Conseil de Santé et approuvé dans la séance du 7 février 1871.

TEXTE XLIX^e.

Transit des Détroits, 20 août 1893. Arch. de l'Adm. San.
règlement.

Art. 1^{er}. Les navires arrivant de la Méditerranée aux Dardanelles sont divisés en deux catégories :

- (a) Navires ayant droit à la libre pratique ;
- (b) Navires sujets à la quarantaine.

Navires transitant les Détroits en libre pratique.

Art. 2. L'arraisonnement sanitaire des bateaux à vapeur et des navires à voiles, arrivant de la Méditerranée aux Dardanelles et qui n'ont aucune opération à y faire pourra avoir lieu à bord ou à terre facultativement au choix du capitaine du navire.

Art. 3. Le capitaine qui désire que l'arraisonnement se fasse à bord de son navire doit, à son arrivée aux Dardanelles, hisser au mât de misaine le pavillon convenu composé comme suit : cinq bandes rouges s'alternant avec cinq bandes jaunes de 10 centimètres chacune de largeur et 2 mètres de longueur placées horizontalement. Il amènera son navire aussi près que possible de l'office de Santé de Tchanak-Kalé.

Art. 4. Aussitôt que le navire aura déployé le signal convenu, l'officier sanitaire se rendra auprès de lui dans l'embarcation à vapeur de l'Office de Santé (mouche ou remorqueur), afin de le soumettre à l'arraisonnement. Avant de monter à bord, il s'informera, auprès du capitaine, de sa provenance et de sa destination, de l'état sanitaire du personnel à bord pendant le voyage et à son arrivée ; s'il a relâché, en cours de voyage, dans quelque port ou communiqué avec des navires. Si à la suite de cet interrogatoire préliminaire, l'officier sanitaire juge que le navire a droit à la libre pratique, il montera à bord et procédera à l'arraisonnement réglementaire. Si, au contraire, il le considère comme étant sujet à la quarantaine, il invitera le capitaine à se rendre à Clazomènes pour y subir sa contumace. Toutefois le capitaine pourra, avant de quitter les détroits, envoyer son embarcation à l'Office de Santé de Tchanak-Kalé pour y subir l'interrogatoire et s'assurer s'il est

réellement soumis au régime quarantenaire. Dans ce cas le bateau de Santé pourrait remorquer l'embarcation du navire jusqu'à l'Office de Santé et la ramener au navire après l'accomplissement des formalités réglementaires.

Art. 5. Les bateaux de l'Office de Santé sont exclusivement destinés à ce service et ne doivent être affectés à aucun autre but.

Art. 6. L'arraisonnement sanitaire des *caboteurs* se fera, comme par le passé, à un des Offices de Santé du Déroit des Dardanelles, savoir : à Set-ul-Bahar, à Erenkeuy, à Tchanak-Kalé, à Gallipoli ou à Lampsaque.

Navires transitant les Détroits en quarantaine.

Art. 7. Les bateaux à vapeur provenant d'un port contaminé à destination d'un port étranger de la Mer Noire, de la Mer d'Azof ou du Danube peuvent, s'ils sont indemnes de choléra, de peste et de fièvre jaune, franchir les détroits sans communiquer nulle part.

Ces bateaux subiront à leur arrivée à Tchanak-Kalé l'interrogatoire préliminaire fait par l'officier sanitaire qui ne communiquera pas avec eux. Si le bateau n'a eu à bord aucun cas de choléra, peste ou fièvre jaune, il recevra du bateau de l'Office de Santé deux gardes de santé sous la surveillance desquels il transitera les détroits. Il les débarquera à Kavak au lazaret de Monastir-Agha.

Si au contraire il a eu des cas de ces maladies, le bateau sera repoussé sur Clazomènes.

Art. 8. Sauf le cas de *force majeure*, les bateaux qui franchissent les détroits en état de quarantaine, ne peuvent stationner sur aucun point de leur trajet, depuis l'entrée des Dardanelles jusqu'à Kavak d'Asie.

Art. 9. Tout bateau franchissant les détroits en état de quarantaine, doit porter au grand mât, pendant tout le trajet, y compris celui de la Mer de Marmara, un pavillon *jaune* d'au moins deux mètres carrés.

Art. 10. Les taxes sanitaires (droit de reconnaissance et frais de gardes de santé) sont prélevées à Kavak.

Art. 11. Les navires à voiles provenant d'un port contaminé n'ont pas la faculté de transiter les détroits.

Discuté au Conseil Supérieur de Santé et approuvé dans la séance du 20-1^{er} août 1893.

TEXTE XLIX^e.

Remorqueurs dans les détroits, règlement spécial.

20 mars 1866.

Dust., vol. IV, p. 586.

Kod., p. 4383.

Arist., vol. III, p. 143.

Arch. de l'Adm. San.

Art. 1^{er}. Les bateaux remorqueurs qui se rendent dans la Mer

Noire avec des navires à la remorque, ou seuls, à la recherche de navires à remorquer, sont dans l'obligation de se rendre à leur retour dans le Bosphore, soit avec les navires pris à la remorque, soit seuls, s'ils n'en avaient pas pris, devant l'Office de Santé de Kavak d'Asie, ou celui établi dans la baie de Buyukdéré, pour y accomplir la formalité de l'arraisonnement exigé par le règlement organique en vigueur.

Art. 2. Ces remorqueurs seront assujettis au même régime sanitaire que les navires remorqués par eux, et comme ceux-ci, ils recevront la pratique, ou ils subiront les mesures de quarantaine dans les cas prévus par le règlement organique.

TEXTE XLIX.

Arraisonnement des Navires.

[Titre III du Recueil des Circulaires de l'Administration Sanitaire (1).]

Instructions Générales.

Art. 1^{er}. 1^o Afin qu'aucun doute ne puisse subsister sur les conditions des navires arrivant en patente nette dans un port de l'Empire, l'arraisonnement fera, de la part des offices, l'objet d'un minutieux interrogatoire pour se rendre bien compte de toutes les conditions du voyage en cours du navire que de son voyage précédent, de l'état sanitaire du bord, des relâches forcées ou régulières durant le parcours, des communications possibles en pleine mer avec d'autres navires dont la provenance est inconnue, et enfin de tout ce qui peut intéresser le service sanitaire pour l'enregistrement du navire et l'obtention de la libre pratique. Ce n'est qu'après ces minutieuses recherches et, dans quelques cas douteux de l'examen des papiers du bord établissant une parfaite conformité avec la patente du navire, que la libre pratique sera accordée—(Circulaire 310).

2^o Les recommandations les plus expresses sont faites aux Agents Sanitaires pour que toutes les facilités compatibles avec les règlements soient accordées à la navigation, afin qu'elle n'éprouve pas des retards dans les ports de l'Empire dans l'accomplissement des formalités de l'arraisonnement sanitaire—(Circ. 24).

3^o Pour que les formalités de l'arraisonnement s'accomplissent avec toute la célérité désirable, il est nécessaire que le personnel sanitaire soit secondé par un peu d'attention de la part des capitaines qui doivent être munis de tous les documents nécessaires pour l'arraisonnement de leurs navires, tels que la patente

(1) Note au recueil de 1903 : Les présentes instructions administratives, arrêtées sans préjudice des règlements en vigueur, remplacent toutes les circulaires précédentes traitant du service sanitaire de l'Administration.

sanitaire originaire, le registre du bord, le certificat de jauge—(Circ. 116).

4° Aucun passager ne peut quitter le bord qu'après l'obtention de la libre pratique—(Circ. 269).

5° Les règlements défendent formellement aux navires à destination de la mer Noire, en passant par Constantinople, de débarquer et embarquer des passagers avant d'avoir accompli les formalités sanitaires à l'office de Galata. Les navires en contravention seront déférés à leur autorité respective, sans préjudice des mesures qui pourraient être prises d'autre part à leur égard—(Circ. 129).

6° En exécution des règlements sanitaires il est rigoureusement défendu d'aborder les navires arrivant dans le port sous pavillon jaune et n'ayant pas encore reçu la pratique dans les formes requises. Toute personne qui aura contrevenu à cette disposition sera soumise, avec l'embarcation par elle montée, au même régime quarantenaire que le navire qu'elle aura abordé, et elle sera tenue responsable des conséquences qui pourraient éventuellement résulter du fait de cette contravention—(Circ. du 6 août 1897).

De la pratique de nuit.

Art. 2. 1° Suivant la règle établie, et sauf autorisation spéciale pour des ports de relâche, la pratique ne doit pas se donner aux navires arrivant dans les ports ottomans après le coucher du soleil. Toutefois, en égard aux intérêts de la navigation, il sera accordé une demi-heure de tolérance après le coucher du soleil pour les formalités de l'arraisonnement et de la pratique à donner aux navires arrivant en bonne condition de santé—(Circ. 176).

2° La pratique de nuit accordée par autorisation spéciale de l'Administration et avec le consentement de l'autorité locale, aux bateaux-poste et à ceux desservant une ligne régulière de voyages, ne doit leur être donnée qu'aux échelles où ils s'arrêtent momentanément en cours de voyage et non dans les ports où ces bateaux doivent s'arrêter pour repartir à jour fixe (*).

Moyens de communication.

Art. 3. 1° Pour des navires devant transiter sans communiquer la présence à bord d'un pilote local et l'emploi de la pilotine de celui-ci par les capitaines pour se rendre à l'office constituent des motifs évidents de communication ne permettant plus ni le placement à bord des gardes de santé, ni l'annotation exigée sur la patente.

Les pilotes peuvent assister les capitaines le long du bord,

(*) v. note à l'art. 6 du LII^o.

et ceux-ci doivent se rendre à l'office sur leurs propres embarcations —(Circ. 166).

2° Les bateaux de l'office étant exclusivement destinés à ce service, ne doivent pas être affectés à aucun autre but. Seule la présence des Agents Sanitaires y est permise.

Les intéressés auprès des navires ne pourront communiquer avec qu'après l'arraisonnement et seulement lorsque la mouche de la santé s'en sera éloignée, car il est expressément défendu aux intéressés de passer par l'embarcation à vapeur de la santé pour monter à bord des navires.

Il est également interdit à la mouche de la santé de prendre à la remorque les embarcations des pilotes, shipchangers, agents de bateaux ou autres.

Les Agents Sanitaires, au lieu de monter à bord, sont autorisés à inviter les capitaines à descendre dans la mouche pour y remplir les formalités de l'arraisonnement, bien entendu après que l'arraisonnement préliminaire aura eu lieu entre l'Agent Sanitaire dans la mouche et le capitaine encore sur le navire—(Circ. du 1^{er} octobre 1895).

Cas spéciaux.

Art. 4. 1° L'exemption des droits sanitaires dans les cas prévus par le règlement et les instructions concernant le service fiscal n'exclue pas l'accomplissement obligatoire des formalités réglementaires relatives à la reconnaissance et à l'arraisonnement des navires.

2° Dans le cas où un bâtiment de guerre arriverait dans un port de l'Empire sans être muni de la patente de santé, une attestation signée de son commandant, déclarant la provenance originaire du navire, les lieux de relâche en cours de voyage ainsi que l'état sanitaire du bord pendant la traversée et à l'arrivée suffirait pour les formalités de l'arraisonnement. De plus, lorsque le navire aura achevé le terme de la quarantaine à laquelle il serait sujet, il ne sera soumis de la part de l'Office de Santé ni à la visite médicale, ni à la désinfection.

Dans ce cas une attestation du commandant et le certificat du médecin du bord constatant le bon état de la santé à bord tiendront lieu de toutes autres formalités sanitaires pour l'obtention de la libre pratique—(Circ. 42).

3° A tout interrogatoire doit être ajouté une demande supplémentaire ayant trait à l'existence, durant la traversée, des cadavres de rats trouvés à bord, demande à laquelle les capitaines seront tenus de répondre par déclaration signée.

Au cas où cette déclaration serait affirmative il y aura lieu d'agir, suivant les circonstances, de deux façons différentes :

(a) Si le navire vient d'un port indemne de peste, on notera sur la patente que des cadavres de rats ou souris ont été trouvés à bord.

(b) Si, au contraire, le navire vient d'un port contaminé de peste, il sera repoussé au plus prochain lazaret, lazaret où aura lieu l'examen bactériologique des cadavres susdits.

TEXTE XLIX^e.

Mesures Sanitaires.

[Titre IV du Recueil des Circulaires de l'Administration Sanitaire (1).]

Instructions Générales.

Art. 1^{er}. 1^o Les offices communiqueront par circulaire unique au Corps Consulaire de leur ville et aussitôt qu'elles leur parviennent toutes les décisions du Conseil Supérieur de Santé concernant les mesures sanitaires prises dans l'Empire et que l'Administration transmet régulièrement soit par télégramme-circulaire, soit par poste—(Circ. 674).

2^o Considérant que les hôpitaux ou autres asiles hospitaliers sont les établissements le plus en état de fournir des données précises sur les maladies épidémiques ou endémoépidémiques qui peuvent par une cause quelconque sévir dans les villes, les médecins sanitaires visiteront ces établissements le plus souvent possible afin de pouvoir être à même de procurer à l'Administration par rapport détaillé, au moins une fois par mois, des renseignements exacts concernant ces maladies—(Circ. 78).

3^o Les médecins sanitaires qui constateront un cas suspect de choléra, de peste ou de fièvre jaune, ou un décès attribué à ces maladies, devront prendre provisoirement les mesures prescrites par le règlement, mais ils sont tenus d'informer par le télégraphe l'Administration centrale en accompagnant leur déclaration de l'exposé détaillé des symptômes observés—(Circ. 205).

4^o En ce qui concerne l'isolement des navires contaminés, les Chefs des Office des Santé doivent rappeler ses devoirs au personnel placé sous leurs ordres, et notamment aux gardes sanitaires chargés de la surveillance des navires précités, en donnant à ces gardes des instructions précises sur le service qu'ils ont à remplir—(Circ. 34).

De la Patente.

Art. 2. 1^o Il est formellement défendu à tous préposés sanitaires de faire sur les patentes de santé des déclarations touchant la situation sanitaire ou signalant l'existence d'une épidémie, sans en avoir d'abord référé à leur chef, le médecin sanitaire de leur circonscription, seul compétent en matière d'appréciation de la situation sanitaire d'un pays et de constatation

(1) Les présentes instructions administratives, arrêtées sans préjudice des règlements en vigueur, remplacent toutes les circulaires précédentes traitant du service sanitaire de l'Administration.

des épidémies. C'est donc à ce fonctionnaire qu'il appartient de faire toutes déclarations y relatives sur les Patentes de Santé et d'autoriser à cet effet les Agents Sanitaires, ses subordonnés—(Circ. 433).

2° Les Agents Sanitaires dans les ports ottomans sont autorisés à délivrer, lorsque les capitaines de navires en font la demande, des déclarations sur la patente, en tout temps, constatant que lesdits capitaines n'ont pas eu de communications avec le port où ils font escale et indiquant le temps pendant lequel le navire a séjourné dans ledit port—(Circ. 492).

3° En temps d'épidémie, les patentes de santé ne doivent pas être changées pendant le cours du même voyage—(Circ. 444).

De la Visite Médicale.

Art. 3. 1° La visite médicale sur les navires sujets à cette mesure devra s'effectuer avec un soin et une attention extrêmes. Dans ce but, le nombre des hommes d'équipage sera contrôlé sur le registre d'inscription du personnel du bord ou rôle; celui des passagers de classe—qui subiront d'ailleurs l'appel nominal—et celui des passagers de pont, sur la liste *ad hoc* ou manifeste.

La visite en question ne s'opérera point en bloc. Elle sera rigoureusement *individuelle* pour tous, et spécialement pour les chauffeurs qui feront l'objet d'un examen encore plus minutieux—(Circ. 13).

2° La visite médicale des passagers et de l'équipage des navires provenant d'un lieu suspect de choléra se fera à bord du navire et aussi minutieusement que possible. Elle sera faite individuellement à toute personne se trouvant à bord, c'est-à-dire que tous les passagers indistinctement ainsi que l'équipage seront visités un à un, et ceci même si des cas suspects ou avérés de choléra étaient signalés à bord. Cependant, dans cette dernière éventualité, le médecin chargé de la visite ne s'approchera du malade qu'après s'être vêtu d'un habit dont on puisse faire la désinfection et qu'il aura toujours à sa portée.

Le résultat de cet examen, surtout dans un cas suspect, devant nécessairement entraîner, s'il venait à être confirmé, des conséquences graves pour le navire, le médecin aura à soumettre le malade à un examen des plus approfondis. Il se rendra un compte aussi exact que possible des symptômes qu'il aura présentés, afin de pouvoir baser sûrement son diagnostic.

Après la constatation du cas et avant de quitter le bord, le médecin aura soin de se laver la figure et les mains avec une solution de sublimé corrosif au 1000^{ème}, en même temps qu'il se rincer la bouche avec la solution ordinaire d'acide tartrique.

Ces solutions désinfectantes ainsi que l'habit devront toujours se trouver dans l'embarcation de la santé, à la disposition du médecin chargé de procéder à la visite médicale—(Circ. 210).

Service du Lazaret.

Art. 4. 1^o Le service du débarquement des voyageurs quaranténaires au lazaret ou de leur rembarquement incombe aux capitaines des navires qui mènent les quaranténaires ou qui les reçoivent à leur bord pour les conduire à leur destination, et cela d'autant plus que tout capitaine commandant un navire qui transporte des voyageurs en commun se trouve dans l'obligation d'avoir à son bord les embarcations nécessaires en vue de toute éventualité.

La direction des lazarets doit veiller à ce que cette disposition soit observée par les capitaines des navires qui arrivent avec des voyageurs destinés à purger la quarantaine en lazaret—(Circ. du 12 juillet 1886).

2^o La quarantaine subie dans un lazaret ou dans un port à médecin étranger, et dûment constatée, sera déduite de celle imposée par le régime en vigueur de l'Administration Sanitaire de l'Empire.

Il ne sera tenu aucun compte de la quarantaine passée en cours de voyage d'un bateau sous la surveillance des gardes de santé de l'étranger—(Circ. 643).

Navires ayant opéré dans les ports contaminés.

Art. 5. Sont considérés comme contaminés et partant sujets à la quarantaine réglementaire tous navires qui font des opérations dans un port contaminé, lors même que ces opérations auraient été faites sous une surveillance quelconque—(Circ. du 9 août 1897).

Déclaration des cas suspects par les commandants ou les médecins du bord.

Art. 6. En vue de prévenir les graves conséquences que peut entraîner le retard de la déclaration officielle de maladies survenant à bord des navires en rade, les Offices de Santé doivent informer les commandants ou les médecins des vapeurs qu'ils sont tenus de dénoncer immédiatement, et avant d'en aviser qui que ce soit, à l'Autorité Sanitaire tout cas de maladie suspecte qu'ils constateraient parmi l'équipage ou les passagers se trouvant sur leurs vapeurs—(Circ. 164).

Traitement des Varioleux.

Art. 7. Les malades atteints de variole à bord de n'importe quel navire arrivant dans un port ottoman, seront débarqués et placés dans des localités isolées où ils seront soignés par les médecins sanitaires. En cas de manque absolu de localités appropriées, les malades resteront à bord, à la condition d'être tenus isolés des individus non malades.

Pour ce qui est du navire, il sera — dans les cas ordinaires — assujéti à des mesures hygiéniques et de désinfection. Toutefois, si la gravité des conditions du navire l'exigerait, il serait même assujéti à la séquestration.

Le traitement des varioleux dans les lazarets, surtout dans ceux de Camaran et d'Abou-Saad, où les pèlerins affluent par milliers, se fera comme suit :

(a) Tous quarantenaires atteints de variole seront isolés dans un endroit spécial, à ce convenablement approprié.

(b) Ils seront soignés par un des médecins du lazaret.

(c) Les malades — leur quarantaine terminée — ne pourront être embarqués de nouveau qu'après leur guérison et la désinfection complète des effets à usage leur appartenant—(Circ. 446 et 119).

Du transit en contumace des Dardanelles et du Bosphore.

Art. 8. Les navires de provenance contaminée, à destination d'un port étranger de la Mer Noire sont libres de transiter en contumace les détroits des Dardanelles et du Bosphore. Ceux par contre à destination d'un port ottoman de la même mer (les ports de la Roumélie Orientale et de la Bulgarie compris) doivent subir la quarantaine à un lazaret ottoman de la Méditerranée. Au cas où un navire de cette dernière catégorie se trouvera, par suite d'une déclaration erronée de son commandant ou par un malentendu quelconque, avoir franchi les Dardanelles, il se verra, à son arrivée à Kavak, repoussé sur le lazaret de Clazomènes, inexorablement—(Circ. 188).

Du transit en contumace du Canal de Suez.

Art. 9. Durant les périodes de contamination de l'Égypte, tout navire transitant le Canal de Suez à destination d'un port ottoman doit, pour s'éviter les compromissions d'ordre sanitaire, satisfaire aux conditions suivantes :

1° Ces navires mouilleront hors du port, tant à Port Saïd qu'à Suez, et ils n'y séjourneront que les quelques heures nécessaires pour l'accomplissement des formalités inhérentes au passage en transit du Canal.

2° Aucune communication de n'importe quelle nature (embarquement d'eau, de vivres, de charbon, etc.), n'auront lieu entre lesdits navires et la terre, tant à Port Saïd et à Suez que le long du Canal.

3° Il ne sera admis à bord de ces même navires ni pilotes, ni gardes sanitaires ni autres personnes quelconques. Ces pilotes, gardes sanitaires ou autres prendront place sur les remorqueurs désignés pour précéder et piloter les navires en question de Port Saïd à Suez et *vice versa*.

4° Annotation sera portée par qui de droit, sur la patente

sanitaire, pour attester la stricte observance des dispositions qui précèdent.

Mesures applicables aux navires durant les périodes
quaranténaires.

Art. 10. Sont applicables aux navires, durant les périodes quaranténaires, les dispositions suivantes :

1° Tout navire parti d'un pays contaminé pour un port étranger indemne de choléra^(*) et où il aurait débarqué tous ses passagers et toute sa cargaison et d'où il aurait recommencé un nouveau voyage, sera traité dans les ports ottomans d'après le régime applicable au lieu de cette dernière provenance.

2° Le nombre des jours de quarantaine subis dans un port étranger indemne de choléra, sera déduit de celui de la quarantaine prescrite par le règlement de 1867 de choléra.

3° Tout navire parti d'un port sujet à la quarantaine et qui aurait relâché, en cours du voyage, dans un port étranger indemne où il aurait reçu la libre pratique sans y avoir débarqué tous ses passagers et déchargé toute sa cargaison, sera assujéti aux conditions suivantes :

(a) Le navire qui serait parti d'un port dont les provenances sont assujétiées en Turquie au régime de cinq jours de quarantaine et qui arriverait dans un port à médecin sanitaire, après 15 jours à dater du départ du port sujet à quarantaine, sera soumis à la visite médicale rigoureuse et admis en libre pratique, si la santé du personnel à bord et l'état hygiénique du navire sont bons.

(b) Le navire qui serait parti d'un port dont les provenances sont assujétiées en Turquie au régime de 10 jours de quarantaine, devra se rendre dans un port à lazaret. S'il a complété 20 jours depuis son départ du port sujet à quarantaine, il recevra la libre pratique, après une désinfection, aussi rapide que possible, des hardes appartenant aux passagers et des marchandises susceptibles et pourvu que la santé du personnel à bord et l'état hygiénique du navire soient bons.

(c) Le navire parti d'un port assujéti à la quarantaine en Turquie et qui arriverait dans un port ottoman avant que ce nombre de 15 ou de 20 jours ne soit révolu, complétera ce terme dans un port à médecin ou à lazaret, suivant le régime auquel il est soumis et en conformité des paragraphes qui précèdent.

4° Les capitaines arrivant dans un port ottoman sont tenus de donner aux Offices Sanitaires toutes les informations relatives à leur voyage ainsi qu'aux localités où ils auraient relâché dans le cours de leur voyage précédent. Faut de pièces à l'appui, telles que les papiers du bord concernant le voyage intérieur, les capi-

(*) Ces dispositions ont été applicables aussi en temps d'épidémie de peste.

taines feront une déposition écrite et dûment signée par eux. En cas de refus de remplir ces formalités, le navire sera mis en en suspection et soumis aux mesures quarantenaïres en vigueur.

5° Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables aux navires provenant de la Mer Rouge et de l'Extrême-Orient, lesquels sont assujettis à des mesures spéciales—(Circ. 658).

Mesures contre les marchandises contaminées.

Art. 11. 1° Les marchandises à destination de la Turquie, provenant directement de pays où existe le choléra, la peste ou la fièvre jaune ou qui sont assujettis à un régime quarantenaïre, sont soumises aux prescriptions suivantes :

1° Est *prohibée* l'entrée des cuirs verts (peaux non-tannées), peaux fraîches, débris d'animaux, cheveux, plumes d'oiseaux, chiffons et drilles.

2° Sont soumis à *désinfection* : le linge de corps, les hardes et vêtements portés (effets à usage), sacs usés, tapis et broderies ayant servi.

3° Toutes autres marchandises neuves et emballées sont librement délivrées. Toutefois les chiffons, employés dans l'emballage de la verrerie ou autre marchandise dans l'intérieur des caisses, seront incinérés par les soins de l'autorité sanitaire et remplacés par de la jute ou par du coton neuf. Les emballages extérieurs usés seront également incinérés et remplacés par des emballages neufs.

4° Seules les marchandises provenant des pays susdits qui auront été débarquées dans un port indemne d'Europe et du bassin Méditerranéen, où elles auront été soumises aux formalités sanitaires, seront acceptées en franchise, moyennant certificat délivré par la douane ou par l'autorité sanitaire de ce port.

5° Les cuirs verts (peaux non-tannées) expédiés en ballots de l'Extrême-Orient et qui sont accompagnés de certificats d'origine déclarant qu'ils proviennent de pays indemnes d'épizootie, de choléra, de peste ou de fièvre jaune et qui sont transbordés à Port-Saïd (Égypte), seront reçus dans les seuls ports à lazaret de l'Empire Ottoman.

Les ballots contenant ces cuirs subiront au lazaret la désinfection extérieure et seront immédiatement après et sous la surveillance des gardes de santé, dirigés aux tanneries où ils seront plongés dans les bassins *ad hoc*—(Circ. 192).

Les marchandises et objets énumérés ci-après provenant de ports contaminés de peste, ne seront pas acceptés dans l'Empire Ottoman :

1° Le linge de corps, les vêtements portés (effets à usage) et les hardes ; la literie ayant servi, le mobilier usé (effets d'installation) ; les paquets laissés par des soldats ou matelots à être renvoyés dans leur patrie.

Exception est faite des effets personnels (linge de corps et vêtements) que le voyageur porte avec lui comme bagage et qui sont soumis à la désinfection par l'étuve à vapeur.

2° Les chiffons et les drilles, sans en excepter les chiffons comprimés par la force hydraulique et qui sont transportés comme marchandises en ballots.

3° Les sacs usés, les zembils usés, les nattes usées, les tapis usés, les peaux garnies de laine ou de poils et servant de tapis ou matelas, les broderies ayant servi.

4° Les peaux fraîches qui n'ont subi aucune préparation chimique ainsi que les débris frais d'animaux : onglons, sabots, crins, poils, soies et laines brutes.

5° Les cheveux.

6° Les colis postaux contenant des articles ci-dessus mentionnés et les échantillons des mêmes articles.

7° Toutes les marchandises qui sont soit emballées soit confondues avec des matières de même nature que les articles prohibés.

Toutefois les chiffons ou vieux papiers employés dans l'emballage, dans l'intérieur des caisses, de la verrerie et des ustensiles en porcelaine ou en faïence, seront incinérés par les soins de l'autorité sanitaire et remplacés par du coton ou papier neufs pour que les dites marchandises puissent être acceptées—(Circ. 200).

8° [Remplacé par la circulaire suivante du 19 nov. 1903 (*Levant Herald*, 22 nov. 1903).]

Provenances de pays contaminés d'épidémies.

1° Les peaux fraîches provenant d'un pays contaminé de peste, de choléra ou de fièvre jaune, seront repoussées de tous les ports de l'Empire Ottoman.

2° Les mêmes peaux provenant de pays indemnes de ces maladies seront librement acceptées.

3° Les mêmes peaux, de même provenance, arrivant en état de fermentation putride, seront détruites; mais procès-verbal, dressé au préalable par les fonctionnaires sanitaires conjointement avec les autorités municipales, devra avoir constaté cet état de fermentation putride.

4° Toutes les autres catégories de peaux: salées, sèches, fumées, arséniquées ou ayant subi une préparation chimique quelconque, ainsi que les peaux tannées, seront admises librement comme marchandises non susceptibles et soumises aux mêmes prescriptions que celles-ci.

Provenances de pays contaminés d'épizooties.

1° Les peaux fraîches provenant d'un pays contaminé d'épizooties seront repoussées de tous les ports ottomans.

2° Les mêmes peaux provenant d'un pays indemne d'épizootie seront librement acceptées.

3° Les mêmes peaux, de même provenance, arrivant en état de fermentation putride, seront détruites après que cet état de fermentation putride aura été constaté par procès-verbal dressé par les fonctionnaires sanitaires, de concert avec les autorités municipales.

4° Les peaux — expédiées en ballots — salées, séchées, fumées, arséniquées, ou ayant subi une préparation chimique quelconque, et provenant d'un pays où il existe des épizooties, seront tout d'abord soumises à la désinfection extérieure, dans un port à lazaret, et, accompagnées d'un garde de santé, seront dirigées dans une tannerie pour être prolongées dans les bassins *ad hoc*.

Les mêmes peaux, de même provenance, expédiées en vrac, seront soumises aux mêmes mesures, mais avec cette différence qu'elles seront désinfectées pièce par pièce.

La partie du navire qui a contenu ces peaux — aussi bien celles en ballots que celles en vrac — doit être désinfectée.

5° Les mêmes peaux, en ballots ou en vrac, provenant d'un pays où existerait la pustule maligne, seront débarquées dans un lazaret de l'Empire avec les mesures de précaution en usage. Là, elles seront soumises à une fumigation de soufre pendant trois heures entières; après quoi, elles seront exposées à l'air pendant deux jours pleins, puis enfin elles seront dirigées, sous surveillance sanitaire, dans une tannerie où elles seront, comme les précédentes, plongées dans les bassins *ad hoc*.

Les navires ou mahonnes qui auraient transporté ces peaux, ainsi que le personnel se trouvant à bord, subiront la désinfection réglementaire.

6° Les peaux susmentionnées provenant d'un pays indemne d'épizootie et qui, pour être embarquées, traverseraient un pays contaminé d'épizootie, et celles, de même provenance, transbordées dans un port également contaminé d'épizootie, subiront, à leur arrivée à destination, la désinfection extérieure, si elles sont expédiées en ballots, et la désinfection pièce par pièce si elles sont expédiées en vrac.

7° Les peaux tannées, quelle que soit leur provenance, seront acceptées, en libre pratique, sans aucune formalité.

8° Tout convoi de peaux non tannées doit être accompagné de son certificat d'origine, à défaut de quoi ces peaux seront soumises au régime le plus rigoureux des provenances épizootiques.

N.B. — La présente circulaire annule toutes les précédentes.

NOTE EXPLICATIVE. — Par peaux fraîches, improprement appelées cuirs verts, on entend les peaux à l'état naturel, sans préparation aucune, telles qu'elles sont détachées de l'animal et telles que le boucher les livre au tanneur ou hongroyeur.

Il existe une deuxième catégorie de peaux qui, dans le commerce, est la plus abondante: c'est celle des peaux préparées et dans laquelle sont comprises les peaux salées, fumées, séchées, aréniquées et toutes autres traitées par des moyens chimiques quelconques ayant pour but de les soustraire à la putréfaction, en attendant leur envoi aux tanneries.

Par peaux tannées, on entend les peaux réduites à l'état de cuir, après les différentes préparations chimiques et manipulations subies dans une tannerie.

Art. 12. 1^o Les Offices de Santé devront refuser les certificats qui pourraient leur être demandés pour le commerce sur les lieux, ou par voie d'exportation, des dépouilles d'animaux provenant d'un pays où existe une épizootie.

Ces certificats ne pourront être délivrés de nouveau que sur un avis préalable du Conseil Supérieur de Santé que les Offices auront le soin de demander en s'adressant à l'Administration—(Circ. 164).

2^o Tout certificat accompagnant les peaux et autres débris d'animaux provenant de l'étranger, qui n'émanerait pas directement de l'Autorité Sanitaire ou de toute autre Autorité compétente du port de départ, sera considéré comme nul et non avenu, et ces marchandises repoussées de tous les ports de l'Empire—(Circ. 7).

3^o Là où il y a un service vétérinaire définitivement organisé, les Offices de Santé délivreront des certificats d'exportation de bétail sur attestations d'agents vétérinaires du Gouvernement, et ils mentionneront dans ces certificats les numéros et dates de ces attestations, de même que la nature et la quantité du bétail à exporter.

Les 'Imouhabers' (certificats) pour le même effet, d'*Imams* ou *Moukhtars* devront être revêtus du visa de l'Agent vétérinaire de la circonscription (là où il y en a un), faute de quoi l'Office Sanitaire ne délivrera point de certificat. Le numéro et la date du visa susdit seront mentionnés également dans les certificats que les Offices auront à délivrer—(Circ. 24).

Art. 13. 1^o Lorsque dans un pays s'est déclarée une épizootie, les mesures à prendre pour en empêcher la propagation consistent à isoler le bétail qui en est atteint et à faire enterrer, en entier, les cadavres des animaux qui en meurent, en les désinfectant, afin d'empêcher les effets pernicieux de la putréfaction. En pareil cas, les Offices de Santé ont le devoir de demander aux autorités locales la stricte et prompt application de ces mesures, comme aussi la prohibition du commerce des dépouilles et des débris des animaux—(Circ. 164).

2^o Les animaux et dépouilles ou débris d'animaux de la race ovine provenant des localités où il existe une épizootie bovine, auront libre cours dans le commerce, mais avec mention sur les certificats qui les accompagnent, de l'existence de l'épizootie bovine.

Les dépouilles ou débris d'animaux provenant d'une localité où il existe une épizootie, bovine ou ovine, auront libre cours dans le commerce, s'ils ont été mis en dépôt avant l'apparition de cette épizootie, mais à la condition expresse qu'ils soient accompagnés d'un certificat d'origine délivré par l'autorité locale établissant que le dépôt a été effectué avant l'apparition de l'épizootie—(Circ. 106).

**Instructions relatives à la suppression des rats et souris dans
les lazarets et sur les navires au point de vue de la
prophylaxie de la peste.**

Art. 14. Les rats et les souris sont des agents très actifs de la propagation de la peste. Lorsqu'ils en sont atteints, la maladie ne tarde pas à sévir parmi la population des lieux où ils passent ou dans lesquels ils séjournent. L'épizootie de ces rongeurs précède de peu de jours l'épidémie humaine. Aussi convient-il d'éviter à tout prix leur présence dans les lazarets et sur les navires.

Lazarets.— Il faut dans toutes les parties des lazarets empêcher les rats et les souris de pénétrer dans les constructions et les détruire avec le plus grand soin s'il en existe. A cet effet, on devra obstruer toutes les ouvertures par lesquelles les rats et les souris peuvent pénétrer dans les constructions, ou tout au moins pour celles qu'il faudrait maintenir, les munir d'appareils protecteurs, tels que des balais, des entonnoirs ou mieux des écrans métalliques. Les lazarets devront, en outre, posséder ces mêmes appareils en quantité suffisante pour pouvoir en disposer sur les amarres et cordages réunissant les navires à terre.

Lorsqu'il existe des rats et des souris dans les lazarets, des préparations alimentaires toxiques, telles que de la *mort-aux-rats* ou tous autres produits similaires, etc., seront employés pour les y détruire, et les cadavres des rats ou des souris seront immédiatement brûlés. Si les rats et les souris étaient réfugiés dans des locaux difficilement accessibles, il faudrait y faire usage de gaz asphyxiants, tels que l'acide sulfureux à la dose de 40 grammes de soufre par mètre cube.

Les endroits où l'on a recueilli des rats ou des souris morts seront lavés avec les solutions désinfectantes en usage dans les lazarets.

Navires. — 1° *A Quai.* Lorsqu'un navire est à quai, les amarres et cordages qui le retiennent doivent être munis de balais, entonnoirs ou mieux d'écrans, etc., disposés de façon à empêcher les rats de se servir de ces amarres et cordages pour pénétrer dans le navire ou en sortir. Les passerelles doivent être levées pendant la nuit.

Avant le chargement, il faut s'assurer qu'il n'existe pas de rats sur le navire. S'il en existe ou qu'on le craigne, il faut les détruire par les moyens ci-dessus indiqués. Le navire doit être désinfecté à l'acide sulfureux avant tout chargement, dans toutes les parties où les rats peuvent séjourner. Les autres locaux doivent être désinfectés.

avec la solution de sublimé salée à un gramme pour cent de bichlorure de mercure pour deux grammes de sel marin, également pour un litre d'eau distillée. Les cadavres des rats doivent être brûlés.

2° *En cours de traversée.* — Il est indispensable d'user, pendant la traversée, de tous les moyens possibles pour détruire les rats qui auraient pu pénétrer sur le navire, malgré les précautions prises à quai. Parmi ces moyens, ceux qui détruisent les rats sans que leurs cadavres se putréfient ou dégagent d'odeurs, seront toujours préférés.

Certaines préparations dites mort-aux-rats peuvent atteindre ce résultat.

Les cadavres des rats doivent être brûlés et les locaux où ils ont été découverts, désinfectés.

3° *À l'arrivée.* — Lorsqu'un navire est arraisonné, le médecin sanitaire doit se renseigner, avec la plus grande attention, sur la présence des rats à bord. Si des rats y ont été découvert et si des cadavres de ces rats existent encore sur le navire, il sera immédiatement procédé à l'analyse bactériologique, afin d'y rechercher le bacille de la peste.

Dans le cas où celui-ci serait reconnu, le navire sera déchargé. Sa cargaison et les bagages des passagers et de l'équipage seront désinfectés. Le navire sera tout entier soumis à des fumigations sulfureuses, et les cadavres des rats soigneusement brûlés. En cas contraire, le navire pourra avoir libre pratique, après application des mesures de désinfection réglementaires.

Après déchargement des navires au port d'arrivée, ils seront désinfectés à l'acide sulfureux dans toutes les parties où ce procédé peut être employé, et pour le reste, lavés avec des solutions désinfectantes.

De la parfaite exécution de ce qui précède dépend le régime sanitaire à imposer aux navires. Elle permettra d'autant plus à éviter l'application rigoureuse de ce régime que la destruction des rats aura été mieux et plus rapidement assurée—(Circ. 233).

Instructions concernant les navires ayant ou n'ayant pas subi la désinfection au point de vue de la destruction des rats ou souris.

Art. 15. 1° Les navires de provenance contaminée de peste qui n'auront pas, au port de départ ou à un port intermédiaire, en cours de voyage, subi la désinfection requise pour la destruction des rats et souris du bord, conformément aux prescriptions *ad hoc* du Conseil Supérieur de Santé (v. chapitre VI des Instructions Générales sur la désinfection), subiront cette désinfection au lazaret pendant qu'ils purgeront la quarantaine.

N.B.—Les navires de provenance quelconque ayant à leur port de départ subi la désinfection prescrite pour la destruction des rats du bord, et qui auraient touché en cours de voyage à un port

intermédiaire contaminé, seront exempts d'une nouvelle désinfection similaire s'ils peuvent prouver par annotation *ad hoc* sur leur patente, que les opérations d'embarquement et de débarquement à ce port intermédiaire ont eu lieu avec toutes les précautions voulues pour éviter l'introduction des rongeurs sur ces navires.

2° Les navires de provenance contaminée de peste, munis d'un certificat constatant que la susdite désinfection leur a été appliquée, pourront, après leur admission en libre pratique, opérer dans le port, mais sans accoster à quai.

3° Les navires provenant d'un port indemne ottoman ou étranger et munis du certificat mentionné au 2°, seront libres d'accoster à quai, s'il est établi toutefois que la désinfection de leur bord ne remonte pas au delà de 40 jours maximum. Au cas contraire, ils opéreront dans le port ou en rade.

Les navires de même provenance, non munis de ce certificat, mais prouvant par le *journal du bord* qu'ils n'ont pas opéré depuis quatre mois à un port contaminé de peste, auront également la faculté d'accoster à quai.

4° Les navires accostant à quai n'en approcheront que de deux ou de un mètre au plus ; ils retireront pendant la nuit leurs passerelles et échelles volantes et ne laisseront aucune amarre suspendue, sans la munir de défenses telles que entonnoirs, broussailles épineuses, etc.

Les navires opérant au milieu du port ou en rade seront également obligés de munir leurs amarres des mêmes dispositifs de défense ; il sera défendu aux mahonnes et allèges de rester attachées à ces navires pendant la nuit, en dehors du temps consacré aux opérations.

5° Les navires susmentionnés, accostant à quai (art. 3) et destinés à un port ottoman, seront tenus, après avoir terminé leurs opérations, de se rendre à un lazaret pour y subir la désinfection prescrite au n° 1, si leur certificat de désinfection, mentionné au n° 3, se trouve être périmé, et cela aussi longtemps que la ville de Constantinople sera considérée comme contaminée^(*).

6° Les navires de provenance indemne, bien que non sujets à la contumace, sont libres de se rendre à n'importe quel lazaret de l'Empire et d'y exiger la désinfection prescrite au n° 1, celle-ci s'opérera sans retard et de manière à ne faire perdre aux navires que le moins de temps possible.

7° Les frais de la désinfection incombent aux navires qui la subissent.

8° Les capitaines, médecins ou officiers quelconques des navires, sont tenus de fournir à l'Autorité Sanitaire, au moment de l'arraisonnement, tous renseignements qui leur seront demandés, par rapport à la présence des rats et souris à bord—(Circ. 180).

(*) La ville de Constantinople était contaminée de peste en 1902.

TITRE XLIX^a

DROITS SANITAIRES

Après l'admission des délégués étrangers aux délibérations du Conseil de Santé sur l'application du régime quarantenaire en 1838, les Missions cessèrent de contester à la S. Porte le principe de percevoir une taxe sanitaire sur le commerce. A cet égard, le Prince Metternich écrivait : ' Pour leur donner (aux établissements sanitaires de la Turquie) tout le perfectionnement et toutes les garanties qu'on a en vue, les Gouvernements européens auraient à contribuer à leur maintien, en acquérant ainsi le droit non seulement de surveiller l'Administration Sanitaire par la présence de leurs représentants dans le Conseil, mais d'y prendre aussi une part décisive et d'exercer le contrôle nécessaire à l'effet de donner au système une efficacité et une stabilité propres à rassurer le monde civilisé.'

Le tarif du 10 juin 1839 proposé par la S. Porte⁽¹⁾ fut donc accepté sans modification par les délégués.

A mesure que l'Administration Sanitaire, dont les opérations étaient d'abord limitées à la capitale, développait son service dans toute l'étendue de l'Empire, ses dépenses augmentaient et enfin les revenus du Tarif de 1839 étant devenus insuffisants, son actif n'était plus en 1856 que de Ps. 1,000,000 contre un passif d'environ Ps. 5,000,000. Une Sous-Commission spécialement nommée proposa l'adoption des principes de la Conférence de Paris de 1852 (v. XLIX^a) savoir : un droit de tonnage pour couvrir les frais d'entretien de l'Administration, et des droits de quarantaine sur les navires, passagers et marchandises pour couvrir les dépenses extraordinaires en temps d'épidémie. Mais ce projet ne se réalisa pas.

(¹) Pour le règlement résultant de ces conclusions, v. Testa, vol. III, p. 334, et Arist., vol. III, p. 114.

Un nouvel essai de la part du Conseil de Santé en 1865, en vue d'augmenter ses revenus, échoua devant l'opposition de l'Angleterre qui ne reconnaissait pas au Conseil, en tant que Département Ottoman, la compétence nécessaire pour reviser un acte international. De même quand le représentant de la France à la Conférence Sanitaire internationale de 1866 voulut saisir la Conférence de la question de l'insuffisance des revenus sanitaires, cette proposition fut considérée comme traitant de matières en dehors du mandat de la Conférence.

Enfin, grâce aux efforts des délégués français et ottomans au Conseil, la première Commission mixte fut convoquée et chargée de la revision du tarif. L'Angleterre qui, par la prépondérance de ses intérêts maritimes, avait une certaine prééminence dans la question, n'a accepté la Commission que sous les réserves suivantes : 1° que ses résolutions seraient prises *ad referendum* ; 2° que l'Administration ferait des économies dans son service, si possible ; 3° que les droits sanitaires seraient prélevés sur les navires de toute classe et de toute nationalité sans exception ; 4° que le produit en serait exclusivement destiné aux besoins sanitaires ; 5° que le tarif de 1865 ne serait pas pris en considération ; 6° et enfin qu'en considération de l'inégalité des intérêts en jeu, les décisions ne seraient pas arrêtées à la majorité, mais que les opinions dissidentes seraient incorporées autant que possible dans ses conclusions.

La Commission mixte siégea du mois de mars 1868 au mois de mai 1871 et, de concert avec le Conseil, arrêta les décisions suivantes acceptées ensuite par la Porte et par les Puissances⁽²⁾ : 1° Les décisions seraient prises *ad referendum* ; 2° en supprimant le double emploi de mudir et de médecin dans les stations, et en abandonnant certaines stations et

(2) Autres dispositions : Les pauvres et les enfants étaient exemptés. Les navires de guerre, les bateaux de pêche, et les vaisseaux en détresse étaient exemptés des droits sanitaires, mais devaient payer au besoin pour les gardes. Les navires transitant par les Détroits étaient assimilés aux autres quant au paiement.

Pour les réformes administratives, v. *Dust.*, Zell, IV, p. 67 à 82.

des lazarets inutiles, on devait économiser environ Pa. 500,000 ; 3° les exemptions jusqu'alors accordées aux navires des Messageries, du Lloyd Autrichien et de la Navigation Russe, seraient abolies ; 4° le Conseil serait rendu indépendant du Malié quant aux finances et il encaisserait désormais ses revenus pour les affecter aux frais du service ; les dépenses extraordinaires, telles que construction et réparation de lazarets, missions médicales, etc., et les déficits, seraient à la charge du Malié ; tout surplus serait mis en réserve ; 5° les opérations de l'Administration Sanitaire seraient divisées en trois services : de la Méditerranée et de la Mer Noire, de la Mer Rouge et du Hedjaz, de la Frontière Persane et de Bassorah ; 6° des droits sur le tonnage, à payer une fois seulement dans le voyage ⁽²⁾ : — sur les voyageurs au Hedjaz et sur les pèlerins et les cadavres à la frontière persane, ainsi que des droits quaranténaires, — seraient imposés (v. le Tarif, XLIX^o) ; 7° enfin, le Tarif serait révisé après un laps de temps de trois ans.

Conformément à cette dernière décision, la Seconde Commission mixte se réunit le 19 juillet 1875 ; mais le bilan s'étant soldé par un excédent et aucune modification n'étant encore devenue nécessaire, elle se borna à confirmer et mieux déterminer les dispositions précédentes. Ainsi elle décida que le Gouvernement Ottoman devait combler un déficit de l'Administration, mais n'était point tenu de lui fournir de subvention ; que les vaisseaux en transit par les Détroits devaient payer les droits, et que les dépenses extraordinaires en temps d'épidémie seraient à la charge du Gouvernement.

La troisième Commission mixte se réunit en juin 1880 et siégea jusqu'en juillet 1882. Elle devait examiner l'exécution des mesures prises par les première et seconde Commissions mixtes ; elle s'occupa en outre de l'Administration intérieure

(2) Le voyage serait le parcours du point de départ jusqu'à destination, les deux points s'établissant par les documents du navire.

et des pensions des employés. La nature de ses décisions et l'attitude adoptée à leur égard par la S. Porte se font jour dans le résumé de la lettre vézirienne adressée au Conseil, dans laquelle la S. Porte commence par rappeler sa précédente communication en date du 7 Reb. I 1300 notifiant à l'Administration Sanitaire que, d'après la décision du Conseil d'État, la Commission Mixte de revision du Tarif n'était pas compétente pour faire des règlements; que ces règlements devaient être revus par le Conseil Sanitaire et soumis à la sanction du Gouvernement Impérial, faute de quoi ils ne pourraient pas être mis à exécution, et que dans cette même communication du 7 Reb. I 1300, il était prescrit au Département des Quarantaines d'élaborer un règlement sur les attributions du Conseil Sanitaire. La note vézirienne ajoute que le Conseil d'État ayant approuvé les réformes proposées dans un but d'économie par la Commission de revision du tarif sanitaire, ces réformes devaient recevoir leur application. Elle communique au Département Sanitaire les décisions du Conseil d'État adoptées par la S. Porte à l'égard des neuf articles résumant les conclusions de la Commission du tarif.

Ainsi le Conseil d'État a décidé: 1° que la perception des droits se fera comme par le passé en monnaie de medjidié d'argent; 2° que les revenus des trois services seront amalgamés, le Gouvernement Impérial s'engageant à combler, s'il y a lieu, le déficit définitif⁽⁴⁾; 3° que le Gouvernement Impérial accepte la charge de la construction des lazarets et du payement des loyers des Offices; 4° que le Gouvernement Impérial prend à sa charge les frais des missions extraordinaires à l'occasion des épidémies, mais refuse de payer les appointements et les frais des médecins résidant à l'étranger; 5° que le Gouvernement Impérial, tout en reconnais-

(4) Les Missions n'ont accepté le fusionnement des trois services que comme mesure strictement provisoire et sous la condition que les revenus des droits maritimes étaient affectés exclusivement aux services maritimes, c'est-à-dire de la Méditerranée et de la Mer Noire.

sant au Conseil Sanitaire le droit de faire les dépenses ordinaires, repousse la séparation du résultat final des trois sections du service sanitaire (v. l'art. 2); 6° que le Gouvernement Impérial a approuvé l'arrangement intervenu au sujet de la dette du Malié; 7° que la proposition concernant la pension de l'Inspecteur Général doit être remplacée par une augmentation d'appointements; 8° que le Département des Quarantaines⁽⁵⁾ doit être chargé d'élaborer le Règlement Pénal Sanitaire dont la Porte reconnaît l'utilité; 9° que le Gouvernement Impérial reconnaît que les dispositions arrêtées par les Commissions précédentes et non modifiées par la dernière Commission de revision doivent être maintenues. En dernier lieu, la lettre vézirielle, s'appuyant sur une communication spéciale faite à ce sujet en date du 2 Reb. II 1300, déclare catégoriquement rejeter la proposition ou la réserve de porter au budget de prévision la somme de Ps. 500,000 qui est demandée comme contribution du Gouvernement.

La quatrième et dernière Commission mixte se réunit le 1^{er} février 1888 et ses séances à longs intervalles se prolongèrent jusqu'en 1896. Dans l'intervalle, les budgets de l'Administration Sanitaire se soldaient régulièrement par des excédents; aussi la Commission s'est-elle donné pour tâche plutôt de prescrire la manière de dépenser les excédents annuels d'environ £T5000 et la Réserve de plus de £T60,000 dans l'intérêt sanitaire du pays, que de reviser le Tarif dans les intérêts du commerce. Ainsi, elle établit le budget à £T62,000, en majorant celui de la dernière Commission de plus de £T18,000 employées à des augmentations de salaires et à des avances pour reconstructions de lazarets faites au Malié qui devait déjà de ce chef une forte somme à l'Administration; elle sanctionna même un droit nouveau, celui du visa consulaire sur la patente⁽⁶⁾ et maintint la fusion des trois services.

(5) I. e. l'Administration Sanitaire.

(6) Visa consulaire sur la patente de santé :

En 1874, une note verb. circ. (Arist., vol. V, p. 144) notifiât l'intention

Il fut décidé que le système de réunion de la Commission mixte tous les trois ans serait abandonné, et qu'à l'avenir elle serait convoquée en cas de nécessité seulement (7).

Le Rapport de la quatrième Commission mixte fut signé par tous les délégués, excepté celui de la Grande-Bretagne (8).

du Gouvernement Ottoman d'exiger que les patentes des navires à destination d'un port ottoman fussent visées par le Consul ottoman du port de départ.

Les Missions n'admettaient pas cette prétention ; elles basaient leur refus sur les rapports des Conférences sanitaires de Paris de 1852 et de Constantinople de 1866, qui avaient décidé que cette formalité serait facultative.

Enfin, la Commission mixte de 1888-96 reconnut (chap. II, p. 13 du Rapport) au Gouvernement Ottoman le droit d'imposer cette formalité, à l'exemple des autres États européens, et sous les conditions qu'un seul visa serait exigé, celui du port de départ ou du dernier port étranger, que le coût en serait réduit à une somme variant de 10 à 50 piastres or, suivant le tonnage, que les bateaux au-dessous d'un certain tonnage en seraient exemptés, qu'à défaut du visa la perception de la taxe se ferait au port ottoman, et que toute contestation serait réglée par le Conseil de Santé.

Un règlement à ce sujet était annexé (n° 4, p. 49) au Rapport.

Un règlement au même effet avait déjà été communiqué aux Missions en 1883 et une note circ. de la S. Porte du 28 sept. 1892 avait annoncé sa mise en vigueur à partir du 1^{er} nov. 1892 ; mais les Missions, par une note verb. id. du 24 oct. 1893, le rejetèrent pour les raisons citées plus haut.

Bien que le rapport de la Commission mixte de 1888-96 ait réglé la question en faveur de la prétention du Gouvernement Ottoman et que la plupart des délégués étrangers aient sanctionné cette concession en signant le rapport, la mise en vigueur du règlement a été remise indéfiniment par suite de la non acceptation du rapport et par suite de la réserve faite par le délégué français que le visa sanitaire ne serait exécutoire à l'égard de la navigation étrangère qu'à partir du moment où les autres propositions de la Commission mixte auraient été agréées et seraient mises en vigueur.

(7) Parmi les recommandations de la Commission, il faut encore citer : Les navires au-dessous de 30 tonnes seraient exemptés des droits ; la partie de l'exoédent destinée aux travaux d'hygiène dans le ravin de Kassim-Pacha serait affectée à la reconstruction des lazarets.

(8) Voici un extrait de la Note du délégué anglais sur les motifs de son refus de signer le Rapport (séance du 10-22 août 1896, Proc.-verb. n° 40, p. 459) :

« Me basant sur une expérience des affaires du Service Sanitaire Ottoman acquise pendant 35 années, je considère le budget sanitaire établi par la Commission et qui monte à Ps. 6,752,110 comme exagéré. . . .

« La nomination par le Conseil supérieur de Santé d'un Inspecteur des services financiers serait une création inutile. . . .

« Quant à l'assertion faite dans le Rapport que la séparation budgétaire des trois services sanitaires Méditerranée et Mer Noire, Mer Rouge et Frontière turco-persane, ne manquerait pas de produire des déficits dans le budget des services de la Mer Rouge et Frontière turco-persane et que le Gouvernement avait catégoriquement repoussé cette séparation, je ferai observer qu'il avait été établi, comme principe de la première Revision des Tarifs Sanitaires, que les frais occasionnés pour les services de l'in-

A défaut de l'acceptation du Rapport par les Puissances à l'unanimité et par la S. Porte, les dispositions élaborées par la Commission mixte de 1888-1896 n'ont jamais été réalisées, et l'état de choses est resté celui établi par la Commission de 1880-1882.

TITRE XLIX^b

ADMINISTRATION SANITAIRE

Bilan de l'exercice 1902-3.

1. Service Sanitaire (1).

	recettes	dépenses		
Méditerranée et Mer Noire				
droits sur tonnage	£T71,522	47,617	= excédent	23,905
Frontière Turco-persane				
droits sur tonnage		793		
„ „ cadavres		2,371		
„ „ voyageurs		3,713		
		<u>6,877</u>	7,043 = déficit	166
Mer Rouge				
droits sur tonnage		1,625		
„ „ voyageurs		2,758		
		<u>4,383</u>	6,760 = déficit	2,377
			Excédent total du Serv. San.	<u>21,362</u>

térieur du pays et notamment ceux de la frontière turco-persane ne doivent, en aucune façon, être mis à la charge de la navigation. La séparation budgétaire de ces trois services existe et a toujours existé. Les recettes de la frontière turco-persane ont suffi, non seulement à couvrir les frais, mais aussi à produire des excédents ; et celles de la Mer Rouge, grâce aux excédents quaranténaires obtenus à Camaran, ont toujours suffi à couvrir les dépenses. . . .

'L'on ne doit pas oublier que toutes les résolutions de la Commission de Revision des Tarifs Sanitaires sont *ad referendum* et qu'aucune d'elles ne peut être mise à exécution sans avoir été revêtue de l'approbation de la S. Porte et de toutes les Puissances étrangères qui ont été représentées.'

(1) Répartition proportionnelle des droits afférents à chaque pavillon : Anglais, 35.65 % ; Ottoman, 20.19 % ; Hellène, 13.75 % ; Italien, 8.07 % ; Autrichien, 7 % ; Russe, 4.51 % ; Français, 3.60 % ; Allemand, 2.49 % ; Belge, 0.97 % ; Hollandais, 0.92 % ; Norvégien, 0.91 % ; Roumain, 0.73 % ; Danois, 0.48 % ; Espagnol, 0.48 % ; Monténégrin, 0.11 % ; Persan, 0.08 % ; Zanzibarien, 0.03 % ; Hierosolymitain, 0.007 % ; Uruguayien, 0.006 % ; Américain, 0.005 %.

2. Service Quarantenaire.

	recettes	dépenses	
Méditerranée et Mer Noire	£T12,383	16,587	
Frontière Turco-persane	5,456	2,209	
Mer Rouge	1,622	3,576	
Lazaret de Camaran	7,495	11,598	
	<u>26,956</u>	<u>33,970</u>	= déficit 7,014
Coût du bateau citerne			5,443
Déficits des exercices antérieurs			<u>20,115</u>
Déficit total du Service quarantenaire			32,572

3. Pèlerinage de la Mecque, recettes, £T2,758.

4. Compte du malîé.

Solde débiteur des exercices antérieurs	8,988
„ „ de l'exercice 1902-3	<u>2,282</u>
„ „ total dû à l'administration	11,270

5. Réserve £T344,805

TEXTE XLIX^o.

Tarif des droits sanitaires dans l'Empire Ottoman approuvé par le Conseil de Santé le 19 juill. 1871 (Archives Sanitaires. N^o XV du Recueil.)

[Ce Tarif abroge celui publié le 10 juin 1839 et le Tarif projeté du 18 févr. 1865, il a été republié sous la date du 22 juill. 1882 avec quelques modifications.]

Art. 1^{er}. Le Tarif des droits sanitaires comprend :

- 1^o Le droit de reconnaissance payable par tout navire qui arrive dans un port ottoman ;
- 2^o Les frais de quarantaine en cas de contumace ;
- 3^o Additionnellement, un droit sur les pèlerins et voyageurs provenant de la Perse, voie de terre, et un droit sur les pèlerins et voyageurs se rendant dans le Hedjaz et l'Yemen, voie de mer.

Art. 2. Droit de reconnaissance à l'arrivée. — Tout navire, qu'elle qu'en soit la provenance, arrivant dans un port ottoman payera un droit de reconnaissance, calculé sur le tonnage, d'après la règle suivante (1).

(1) Le tonneau américain, anglais et espagnol est égal au tonneau ottoman de 792 oques.

Le tonneau russe pèse 1584 oques.

„ danois et suédois, 1556 oques.

„ allemand, 1174 oques.

„ français, italien et hollandais, 783 oques.

„ hellène, 900 oques.

„ autrichien, 658 oques.

(v. art. 1^{er}, XLIX^o.)

De 1 à 500 tonneaux, inclusivement, 20 paras par tonneau ; de 501 à 1000 tonneaux, 12 paras ; de 1001 tonneaux et au-dessus, 8 paras. En d'autres termes, tout navire payera 20 paras pour les premiers 500 tonneaux de jauge, 12 paras pour les 500 tonneaux suivants, et 8 paras pour chaque tonneau excédant les 1000.

Art. 3. Tout navire arrivant dans un port ottoman n'est sujet à la taxe mentionnée dans l'article précédent qu'une seule fois dans le cours de son voyage et sans y comprendre les stations intermédiaires (*).

Art. 4. Les pèlerins et voyageurs provenant de Perse, voie de terre, payeront un droit de Ps. 10 par tête, non compris les frais éventuels de quarantaine spécifiés dans l'article suivant.

Une taxe de Ps. 50 sera perçue sur chaque cadavre introduit, par cette voie, dans le vilayet de Bagdad pour être enterré dans les lieux de pèlerinage des Persans.

Les pèlerins et voyageurs se rendant dans le Hedjaz et l'Yemen par les ports de la Mer Rouge sont sujets à une taxe de Ps. 10 par tête (**).

Art. 5. Droits de Quarantaine :

(a) Droits des gardes de santé et des gardes portefaix, par jour et par garde, Ps. 25 ;

(b) Droit de séjour au lazaret par jour et par personne, Ps. 5 ;

(c) Droits sur les marchandises à désinfecter : marchandises emballées, par 100 ocques, Ps. 3 ; cuirs et peaux, les 100 pièces, Ps. 10 ; drilles et chiffons, par ballot, Ps. 10 ; animaux de grosse taille, par tête, P. 1 ; moutons et au-dessous, par tête, P. ½.

(d) Frais de désinfection des navires d'après l'échelle suivante : de 1 à 100 tonneaux, par jour, Ps. 10 ; de 100 à 200 tonneaux, par jour, Ps. 20 ; de 200 à 400 tonneaux, par jour, Ps. 30 ; de 400 à 1000 et au-dessus, par jour, Ps. 40.

Art. 6. Sont dispensés du droit de séjour au lazaret, les enfants au-dessous de sept ans et les indigents.

Art. 7. Sont exemptés de tous les droits sanitaires déterminés par les articles précédents, sauf le salaire des gardes :

1° Les bâtiments de guerre ;

2° Les bâtiments en relâche forcée, pourvu qu'ils ne se

(*) L'office sanitaire des Dardanelles ne perçoit le droit de reconnaissance que des navires provenant de l'étranger à destination d'un port intermédiaire entre les Dardanelles et Constantinople. (Bulletin de la Ch. de Comm. franç., n° 80, nov. 1893, p. 18.)

(**) Par suite d'une entente entre le Gouvernement Ottoman et les Gouvernements respectifs dont la marine marchande transporte les pèlerins et les voyageurs à destination du Hedjaz et de l'Yemen, les capitaines des navires de toute nationalité sont tenus de percevoir la susdite taxe, conjointement avec le prix de passage, sur chaque individu embarqué, et d'en verser le montant à l'autorité sanitaire du port d'arrivée.

livrent à aucune opération de commerce dans le port où ils abordent;

3° Les bateaux de pêche.

Art. 8. Les droits de patente et de visa, ainsi que tous les autres droits précédemment établis et non mentionnés dans le présent tarif, sont supprimés.

Article complémentaire. — La taxe sanitaire est payable, dans tous les ports de l'Empire, en monnaie médjidié.

Constantinople, le 19 juillet 1871.

APPLICATION DU TARIF DES DROITS SANITAIRES

TEXTE XLIX^{is}.

[Titre VII du Recueil des Circulaires de l'Administration Sanitaire (*).]

Tonnage de navires.

Art. 1^{er}. 1° Le tonnage des navires de commerce est déterminé après jaugeage opéré suivant les prescriptions des règles du système Moorsom, universellement admis. La perception des droits sanitaires, comme de tous autres droits, est exclusivement basée sur le tonnage ainsi réglé.

2° Tout navire de commerce devant être muni d'un certificat de jauge délivré par l'autorité compétente de l'État auquel il appartient et constatant le tonnage brut et le tonnage net, après jaugeage opéré d'après le système Moorsom, ce certificat fait foi en tout pays pour servir de base à la perception de taxes applicables au tonnage net.

3° En conséquence la taxation des navires de toute espèce et de tout pavillon est basée sur le certificat de leur nationalité respective qui donne le chiffre exact du tonnage net.

4° Pour les navires à vapeur, les déductions à faire pour obtenir le tonnage net sont limitées à 50 % du tonnage brut. Le tonnage ne peut donc être en aucun cas moindre que la moitié du tonnage brut.

5° Si le certificat de jauge présenté à un office indiquerait comme tonnage net un chiffre inférieur à celui de la moitié du tonnage brut, la perception devra être basée sur la moitié du tonnage brut.

(*) Note au Recueil de 1903 : Les présentes instructions administratives arrêtées, sans préjudice des règlements en vigueur, remplacent toutes les Circulaires précédentes traitant du Service sanitaire de l'Administration.

6° Pour les bateaux remorqueurs, les déductions ne sont pas limitées à 50 % du tonnage brut, si ces navires sont exclusivement destinés au service du remorquage. Dans le cas contraire, la déduction ne peut dépasser 50 % du tonnage brut.

7° La jauge des navires russes est déterminée en lasts. Un last russe équivaut à deux tonneaux, d'après le système Moorsom (*).

8° Toute modification dans le tonnage primitif d'un navire, dûment constatée sera signalée, avec la date y relative, dans la colonne des renseignements de *l'état mensuel*.

Patentes, livrets-patentes et visas sanitaires.

Art. 2. 1° Au terme du règlement applicable à la perception des droits sanitaires, la patente de santé fixe le cours du voyage des navires.

2° La patente sanitaire étant rédigée en turc et en français, il incombe aux offices qui en délivrent aux navires de long cours d'en remplir les annotations dans le texte des deux langues afin d'éviter tout embarras aux navires qui se rendent dans les ports étrangers.

3° La patente de santé qui est le document fondamental des institutions sanitaires, est délivrée par l'autorité compétente du port de départ. Il en est de même pour les visas sanitaires des ports de relâche.

4° Là où il y a un office de santé émanant de l'Administration sanitaire de l'Empire Ottoman, ses agents seuls constituent l'autorité sanitaire compétente et ont qualité à délivrer la patente et les visas.

5° En dehors de ces agents, aucune personne étrangère au service n'a le droit d'y faire la moindre annotation, sauf les Consuls qui visent la patente de santé au point de départ.

6° La patente et les visas sanitaires doivent mentionner exactement l'effectif de l'équipage qu'il ne faut pas confondre avec les passagers, dont le nombre réel est inscrit à part dans la patente.

7° Dans le cas où la famille proprement dite du Capitaine voyagerait avec lui, elle peut être comprise dans le chiffre de l'équipage, à la condition toutefois qu'il soit fait mention du nombre de personnes qui feraient partie de cette famille.

8° Là où il y a un médecin sanitaire, les patentes et les visas seront toujours et de rigueur signés par le médecin et revêtus du sceau de l'office.

9° Pour éviter des abus qui pourraient se commettre à l'endroit de la date portée sur les patentes et les visas sanitaires, cette date doit figurer en toutes lettres, en même temps qu'en chiffres.

(* v. note 1 du XLIX.

10° L'omission de la part des agents sanitaires du sceau de l'office sur les patentes ou les visas constitue une grave irrégularité et entraîne dans certains cas l'application de l'amende aux navires qui en sont porteurs.

11° Les agents sanitaires responsables de l'omission du sceau du service sur la patente, seront condamnés à restituer de leurs propres deniers les montants des amendes infligées à la navigation.

12° La patente sanitaire ne doit pas être changée dans le cours du voyage qui y est indiqué. Le règlement le défend. Cette précaution a en vue le contrôle sanitaire et fiscal.

13° Les employés sanitaires étant, dans l'intérêt du service, absolument exemptés de toute ingérence dans des questions étrangères au service spécial qui leur est confié, ils doivent délivrer la patente de santé ou le visa sans tenir compte des exigences ou des ordres des autorités locales ou étrangères qui demanderaient leur coopération dans des questions de police, de douane ou de phare.

14° Dans les cas exceptionnels ou le gouverneur du lieu inviterait l'office de santé à suspendre l'expédition de la patente sous sa propre responsabilité, et en motivant sa demande formulée par écrit, l'office devra alors se conformer à une pareille invitation.

15° La patente est retirée des mains du capitaine lorsque le voyage est terminé. Mais si les capitaines ou les intéressés exigent qu'elle reste entre leurs mains, pour des raisons d'intérêts du navire, l'office de santé ne la retiendra pas. Dans ce cas, mention en sera faite dans la colonne des renseignements de *l'état mensuel*, comme suit : *patente non retirée*.

16° Les patentes retirées des navires étrangers ou ottomans à long cours seront expédiées mensuellement à l'administration, sous bande, avec l'inscription suivante :

'Office de'

'Patentes retirées pendant le mois de'

17° Sur chaque patente, l'indication de renvoi, dans *l'état mensuel*, au numéro de teskéré (partie payante) ou au numéro d'ordre (partie non-payante), sera faite avec soin et exactitude.

18° On doit considérer comme caboteurs tous les navires ottomans qui sont munis d'un livret-patente.

19° Le livret-patente est réservé exclusivement aux caboteurs. Il se paye à part à raison de Ps. 10 pour la durée de six mois à un an.

20° Le livret-patente remplace la patente. Il est visé sur tous les points d'escale. Il donne le moyen de reconnaître l'identité du navire et de le suivre dans toutes ses courses et sur toutes les côtes et les îles de l'Empire.

21° Les visas dans les livrets-patentes doivent être apposés l'un après l'autre et sans laisser aucun espace.

22° Le livret-patente est muni d'un même numéro d'ordre général figurant sur la couverture du livret, sur le pli extérieur

de la patente qu'il renferme ainsi que sur la souche-talon à détacher.

23° Chaque livret-patente ayant sa souche, ils seront utilisés ensemble d'après leur numéro d'ordre imprimé, à suivre progressivement.

24° Toute remise de livrets-patentes par l'office principal à une 'dépendance' doit comprendre pour le moins 25 livrets. Au-dessus de 25, la remise comprendra autant de parties de 25 qu'il y a lieu, en les classant régulièrement et de la façon qui est indiquée dans l'envoi même que l'Administration fait aux offices.

25° Les souches-talons des livrets-patentes, exactement remplies au fur et à mesure du débit des livrets, sont envoyés chaque mois à l'Administration, avec les états, par l'entremise de l'office principal, chargé d'écrire la partie française de celles des 'dépendances' dont la partie turque serait remplie seulement.

26° Il est nécessaire de recommander aux capitaines des caboteurs de soigner le convenable entretien de leur livret-patente, à défaut de quoi l'office aura la faculté de retirer de la circulation et de renouveler, avant terme, tout livret-patente, dont les conditions défectueuses n'en permettraient pas un usage plus prolongé.

27° Les livrets-patentes retirés de la circulation et qui sont envoyés à l'administration doivent être retirés selon leur numéro d'ordre général. Ce numéro sera inscrit un par un lisiblement dans les colonnes spéciales de l'Imprimé Mod. n° 45, en remplissant d'abord la première colonne, et en continuant ensuite dans la seconde, puis dans la troisième.

28° Les paquets composés des livrets-patentes à envoyer à l'administration, après classement régulier, seront munis d'une étiquette indicative.

29° Dans la partie de *l'état mensuel* relative au départ, en regard du numéro du livret-patente renouvelé, il faut inscrire les lettres L. P. pour désigner livret-patente.

30° Les offices doivent signaler très régulièrement par une annotation dans la colonne 'Observations' de *l'état mensuel*, les cas de construction nouvelle, changement de pavillon ou de capitaine, voyages pour la pêche, manque du livret-patente pour motif dûment constaté, et toute autre circonstance où l'on serait dans la nécessité de délivrer à nouveau un livret-patente, sans la possession par le capitaine de l'ancien livret.

31° Dans tout livret-patente retiré de la circulation, il est nécessaire d'annoter, après la 28^{me} et dernière page, à l'intérieur en blanc de la couverture, la date à laquelle le livret-patente est retiré ainsi que le numéro du *teskéré* ou le numéro d'ordre correspondant de *l'état mensuel* où se trouve enregistré le caboteur (payant ou non-payant) qui a obtenu le nouveau livret-patente, après quoi apposer le sceau de l'office. Cette annotation se fera

en turc et en français là où il y a des kiatibs et des commis, comme suit :

‘ Retiré le ’

‘ Voir état du mois de ’

‘ Numéro teskéré (si payant). ’

‘ Numéro d'ordre (si non payant). ’

3^o Toute existence dans un office de livrets-patentes retirés de la circulation, mais non-envoyés en leur temps à l'Administration, entraînera, pour l'agent en défaut, une grande responsabilité.

Voyages des navires.

Art. 3. 1^o La patente de santé et les papiers du bord fixent le point où commence le voyage d'un navire, c'est-à-dire le départ, ainsi que le point où le voyage finit, c'est-à-dire la destination.

2^o Le tarif sanitaire définit le terme ‘ voyage ’ : le trajet entre le point de départ d'un navire et son arrivée à destination. Le voyage de l'aller n'est donc pas le voyage de retour. Ils sont deux.

3^o La taxe est perçue de nouveau à l'échelle qui suit la destination indiquée dans la patente et les papiers du bord.

4^o Dans le cas où un navire, dans le but de se soustraire au paiement des taxes réglementaires, ferait inscrire dans sa patente une destination toute autre que celle qu'il a en vue, ou qui prendrait abusivement pour destination le port de Constantinople sans devoir y aller, l'agent sanitaire est autorisé d'exiger que les papiers du bord, autres que la patente sanitaire, tels que patente consulaire, manifeste, lettres de cargaison, soient exhibés.

5^o Si le doute persiste sur la destination réelle d'un navire, et si celle-ci n'est pas clairement définie dans la patente et les papiers du bord, les agents sanitaires sont autorisés de percevoir les droits réglementaires, libre aux capitaines intéressés et se croyant lésés dans ce cas de réclamer auprès de qui de droit à Constantinople.

6^o Le plus grand discernement est recommandé dans l'application de ce moyen, afin de ne pas donner lieu à des réclamations légitimes et fondées.

7^o Toute perception qui serait effectuée dans la condition prévue au paragraphe 51, sera justifiée par une annotation spéciale dans la colonne ‘ Renseignements ’ de l'état mensuel.

8^o Dans les patentes, sur les teskérés, sur les souches et sur les états mensuels, à l'endroit de la provenance et à celui de la destination, il est formellement prescrit de désigner le nom du port où le navire a commencé son voyage et le nom du port où le navire doit l'achever.

9^o Les désignations vagues comme *Archipel*, *Mer Noire*,

Caramanie, Syrie, Samos, Adriatique, etc., ne doivent jamais être employées.

10° L'agent sanitaire qui perçoit d'un navire les droits dûs pour un ou plusieurs ports sans office où le navire a fait précédemment des voyages, est tenu de désigner le nom des échelles dont il a perçu les droits dans la colonne 'Observations' du reçu-teskéré qu'il délivre. La même mention doit figurer sur la souche du teskéré ainsi que sur l'*état mensuel* qui est envoyé à Constantinople.

11° En ce qui concerne les voyages des navires qui font relâche à Prévésa, en entrant dans le golfe d'Arta ou en sortant, les dispositions suivantes leur sont spécialement applicables :

(a) Tout navire arrivant à Prévésa dans le cours de son voyage et qui n'aurait pas acquitté la taxe sanitaire dans un port précédent, la payera à Prévésa, art. 3 du règlement.

(b) Tout navire sortant du golfe d'Arta et qui s'arrêterait au port de Prévésa par force majeure ou simplement pour prendre le visa ou des vivres, sans faire opération de commerce, ne sera pas assujetti à la taxe.

(c) Il en sera de même de tout navire qui, dans ces mêmes conditions, se rendrait du dehors dans une des échelles étrangères du golfe d'Arta.

(d) Si le navire fait relâche à Prévésa, soit en sortant du golfe pour compléter sa cargaison ou pour en prendre une nouvelle, il sera passible de la taxe réglementaire, attendu que dans ce cas un tel navire entreprendrait un nouveau voyage dont le point de départ serait le port intérieur du golfe qu'il aurait quitté en dernier lieu.

(e) Le navire sera également taxable s'il fait opération de commerce dans une échelle ottomane de l'intérieur du golfe où il n'existe pas d'agent sanitaire.

12° Par arrangement convenu entre l'Administration et les Compagnies russe, des Messageries Maritimes et du Lloyd, leurs bateaux qui desservent des lignes régulières dans la Mer Noire, payeront la taxe sanitaire à Kavak pour l'aller comme pour le retour. En conséquence, les offices de la Mer Noire n'ont à prélever aucune taxe sur ces bateaux.

13° Pour justifier la non-perception de la taxe des bateaux dont il est question dans le paragraphe précédent, l'office du premier port d'arrivée aussi bien que les offices des ports d'escale à l'aller, devront inscrire le mot *retour* dans la colonne de l'*état mensuel* portant l'entête 'numéro du teskéré, nom de l'office et montant des droits acquittés,' ce qui signifiera que la taxe est payable au retour à Kavak de la Mer Noire.

Perception des droits.

Art. 4. 1° Le cours du voyage une fois fixé par l'examen de la patente et des papiers du bord et par l'arrondissement sanitaire,

le droit de reconnaissance doit être perçu à l'arrivée du navire qui est sujet et avant que lui soit accordée la libre pratique.

2° La patente et le visa de départ seront refusés à tout navire qui n'aura pas acquitté la taxe.

3° Les monnaies sont reçues comme suit : Livre turque, Ps. 100 ; medjidié d'argent, Ps. 20 ; livre anglaise, Ps. 109 ; pièces de 20 francs, Ps. 87 ; pièces de 5 francs, Ps. 21,30 ; impérial russe (pol ancien), Ps. 89 ; impérial russe (pol nouveau), Ps. 87 ; ducat (crémits), 51,20.

Toute autre monnaie sera refusée dans la perception des droits, et l'office sanitaire donnera de la même monnaie en échange dans ses transactions avec la marine.

4° En conformité du règlement applicable à la perception des droits sanitaires (art. 6) le reçu-teakéré des droits acquittés dans un port d'arrivée précédent, doit être présenté par les capitaines à l'agent sanitaire du port d'arrivée subséquent.

5° Les capitaines ne doivent pas se dessaisir du reçu-teakéré du paiement effectué au premier port d'arrivée. Ils doivent le présenter à l'office subséquent pour ne pas refaire le paiement de la taxe.

6° Les offices de santé n'ont pas le droit ni l'intérêt de retirer de la circulation les reçus-teakérés des navires. Ils devront seulement exiger la remise des talons conformément au règlement.

7° Les talons des teakérés des navires partant pour des ports étrangers, après avoir pris pratique à Galata ou à Kavak, et qui ne doivent pas s'arrêter dans un port ottoman subséquent, seront détachés des teakérés au moment du départ de ces navires.

8° La règle exige que là où il y a des commis et des kiatibs les teakérés, comme leurs talons, doivent être écrits en français et en turc.

9° Le sceau de l'office doit être apposé, lisible, sur le reçu et sur le talon. Les chiffres seront *déchiffrables* et la somme perçue sera écrite aussi en toutes lettres. Les dates doivent comprendre le nom de la localité, le quantième, le mois et l'année. La signature de l'agent doit toujours et de rigueur exister sur le reçu et sur le talon. Des ratures, grattages, sont formellement interdits. Il ne faut pas omettre de remplir exactement l'endroit 'talon détaché à'

10° A la fin de chaque mois, l'office devra faire le triage des talons retirés de la circulation, en les classant office par office et par ordre de numéro et de date. Chaque partie (par office) de talons ainsi triés et sans être pliés, sera mise sous bande, en y inscrivant le nom de l'office d'où les talons émanent. Le tout sera ensuite disposé de manière à former le paquet qui contiendra au complet les talons détachés dans le courant du mois avec l'inscription sur le paquet: '*talons des offices*' (mentionner les

noms des offices) '*détachés à l'office de pendant le mois de*'

11° La plus petite somme d'argent ne peut être perçue sans quittance, et toute quittance doit être délivrée sur l'imprimé *ad hoc*, dûment rempli.

12° Les sommes remboursées par les intéressés à titre de frais éventuels doivent également figurer sur la quittance et dans les états *ad hoc* à l'endroit spécial de l'imprimé.

13° Aucune taxe ne doit être prélevée sur les navires pour frais de désinfection, ces frais étant compris sous la rubrique *frais de station* selon le tarif en vigueur, à l'exception des navires qui subissent la désinfection au point de vue de la destruction des rats et souris et auxquels incombent les frais de cette désinfection.

14° Au lazaret d'Abou-Saad, il ne sera pas fait de perception à titre de frais éventuels. On se limitera à percevoir les droits fixés dans l'art. 5 du tarif des droits sanitaires.

15° En attendant la solution de la question du *timbre* en ce qui concerne les reçus délivrés aux capitaines ou autres en payement des taxes sanitaires, les offices ne devront pas l'exiger jusqu'à nouvel avis.

16° Les *bons* délivrés par les capitaines à l'office de Kavak en payement des taxes sanitaires doivent porter le timbre proportionnel en usage, à défaut de quoi ils seront refusés.

17° La perception des droits quaranténaires doit se faire sous la surveillance du chef du service.

18° Aux lazarets de Camaran et d'Abou-Saad, chaque perception donnera lieu au procès-verbal dressé par le chef de la Mission, le médecin du campement, par le *kiatib* et le commis. Il devra y être mentionné la qualité et la quantité des espèces perçues, comme aussi le nombre des quittances délivrées aux payants et aux non-payants. Ce procès-verbal sera envoyé à l'Administration.

19° Règle générale: les gardes préposés à la surveillance dans les lazarets sont un garde par dix quaranténaires. Une somme de Ps. 25 par jour est prélevée sur les quaranténaires, selon la disposition réglementaire en vigueur.

20° En ce qui concerne les lazarets de Camaran et d'Abou-Saad, s'il arrive dans la pratique que l'on soit dans le cas de ne pas observer la précédente disposition, à cause d'une grande affluence de pèlerins, les droits de gardes à payer par les quaranténaires devront être perçus invariablement sur le pied de Ps. 25 par jour et par garde, mais non pas en raison du nombre des quaranténaires qu'un garde de santé aura surveillés. Si par exemple 20 quaranténaires au lieu de dix tombent sous la surveillance d'un garde, il y aura lieu d'établir une répartition de la quote-part revenant à chacun dans le payement des droits.

Ainsi ce ne sera plus Ps. 2½ que chaque quarantenaire aura à payer par jour, mais seulement P. 1½.

21° Il ne faut pas confondre le droit des gardes qui constitue une perception d'après le tarif avec le salaire des gardes qui est la rétribution payée aux gardes supplémentaires.

22° La rétribution des gardes supplémentaires qui est payée sur les Ps. 25 perçues comme droit n'est que de Ps. 15 par jour maximum.

23° Suivant les localités, la rétribution des gardes peut être inférieure à Ps. 15.

24° *La différence* entre le salaire payé aux gardes et le montant du droit perçu des intéressés (Ps. 25 par garde) est versée dans la caisse sanitaire.

25° Tout garde supplémentaire recevant un salaire signera une quittance (reçu-salaire, imp. n° 107) dont les annotations auront été au préalable remplies exactement par le commis et le kiatib. Chaque quittance devra être contresignée par le chef du service.

26° Les gardes de santé titulaires ou provisoires qui reçoivent des appointements n'ont pas droit au salaire des gardes journaliers ou supplémentaires.

27° Les agents sanitaires doivent veiller à ce qu'aucune omission ne se produise dans la perception des taxes auxquelles sont sujets les pèlerins et les voyageurs (Ps. 10) ainsi que les cadavres (Ps. 50) introduits dans le vilayet de Bagdad pour être ensevelis dans les lieux de pèlerinage des Persans.

28° Les inspecteurs et les chefs de service de la frontière turco-persane doivent exercer une surveillance active et sévère pour empêcher les fraudes et assurer l'exactitude dans le dénombrement des pèlerins ou voyageurs et des cadavres, et, partant l'intégralité de la perception des taxes y relatives.

29° De même les offices de la Mer Rouge doivent s'assurer du nombre des pèlerins ou voyageurs qui s'embarquent dans leurs ports et l'inscrire sur la patente, pour permettre aux offices des ports de destination de ne laisser aucun pèlerin ou voyageur se soustraire à l'acquittement obligatoire de la taxe sanitaire de Ps. 10.

30° Les offices de la Mer Rouge entre les ports desquels naviguent les sambouks et autres caboteurs portant des pèlerins ou des voyageurs exigeront de la part des capitaines au moment de l'arraisonnement une déclaration du nombre exact de pèlerins ou voyageurs qu'ils ont à bord. Cette déclaration sera confrontée avec les indications de la patente. Il en résultera la perception intégrale de la taxe de Ps. 10.

31° Les capitaines sont tenus de déclarer aussi si dans leurs escales à des ports sans office précédents ils ont débarqué des pèlerins ou des voyageurs, leur nombre ainsi que leur provenance.

32° Dans le cas où les capitaines feraient des difficultés, ou bien encourageraient leurs passagers à se soustraire au paiement de la taxe réglementaire, ils en seront tenus responsables et l'office aura recours à l'autorité policière.

33° A l'office de Djeddah où se centralise le gros des arrivages de pèlerins ainsi qu'à l'office de Yambo, la constatation du nombre des pèlerins est assurée par le contrôle préalable effectué à Camaran et à Abou-Saad des provenances du Sud, et par les mentions obligatoires qui figurent sur les patentes des navires qui transportent les pèlerins du Nord. La base étant ainsi connue, la perception de la taxe de Ps. 10 n'est subordonnée qu'à un emploi plus ou moins long de temps pour être opérée sans aucune omission.

34° Les *teskérés* délivrés aux pèlerins ou voyageurs porteront le sceau de l'office lisiblement apposé et la date du jour, lesquels doivent figurer aussi sur le talon à renvoyer à l'Administration.

35° Les souches des *teskérés* pour pèlerins et voyageurs (service de la frontière turco-persane), pour cadavres, et pour pèlerins et voyageurs (service de la Mer Rouge) sont considérées comme *souches-talons*, et comme telles elles devront être envoyées chaque mois à l'Administration avec les états mensuels, à l'appui des *situations* respectives et dans l'ordre des *teskérés* correspondants.

36° Toute *souche-talon* doit être munie du sceau de l'office et de la date du jour auquel le *teské* correspondant a été délivré.

37° L'envoi des *souches-talons* (service de la frontière turco-persane et de la Mer Rouge) devra se faire comme de règle par la voie de l'office principal dans l'ordre le plus complet et après triage et disposition réguliers.

38° Indépendamment des données figurant dans les états envoyés mensuellement à Constantinople, les offices de la Mer Rouge emploieront et enverront aussi la nouvelle feuille Imp. Mod. n° 166. Ils y inscriront chaque arrivage de pèlerins ou voyageurs selon la date et l'heure auxquels un groupe de pèlerins ou de voyageurs qui constitue cet arrivage, se présentera pour recevoir les *teskérés*.

39° Le service de la perception de la taxe de Ps. 10 des pèlerins ou voyageurs est soumis à Djeddah et à Yambo aux formalités suivantes :

(a) Suivant la règle établie, les *teskérés* devront être débités dans l'ordre progressif de leurs numéros de série et de leurs numéros d'ordre général.

(b) Un groupe de pèlerins qui se sera présenté avant un second arrivage recevra par conséquent des *teskérés* dont les numéros seront inférieurs à ceux des *teskérés* du groupe arrivé après.

(c) Sur chaque *teské* détaché ainsi que sur son talon correspondant, seront apposés au moment de la délivrance du *teské*, par l'employé de l'office préposé *ad hoc*, le quantième du mois, le

mois et le millésime en gros caractères au moyen d'une *press-vitesses* dataire humide.

(d) Aussitôt que les *teskérés* auront été détachés et délivrés au groupe de pèlerins ou de voyageurs, les talons correspondants seront immédiatement livrés à l'Inspecteur ou Chef de l'Office ou à son fondé de pouvoirs, en lui présentant en même temps la feuille Imp. Mod. n° 166 sur laquelle auront déjà été accusés en leur endroit les séries et les numéros d'ordre général, pour la constatation. Ainsi de suite.

(e) L'Inspecteur sanitaire ou Chef de service, en recevant les talons, les fera aussitôt perforer moyennant la pince perforatrice. Il est personnellement responsable de leur conservation et de leur envoi à l'Administration à la fin de chaque mois dans l'ordre de leur numéro général.

(f) En franchissant la porte de sortie, chaque pèlerin devra présenter aux agents du service préposés *ad hoc* son *teskéré*, lequel sera retiré et perforé. *L'écant* ne sera pas donné au pèlerin ou au voyageur qui ne sera pas muni de son *teskéré* dûment timbré ou qui présentera un *teskéré* irrégulier.

(g) Les *teskérés* recueillis des pèlerins ou voyageurs, et perforés, seront aussitôt livrés à l'Inspecteur ou Chef de Service. Après triage régulier et confrontation que de raison, ces *teskérés* seront classés et conservés sous sa responsabilité personnelle jusqu'à leur envoi à la fin du mois à l'Administration.

(h) L'Inspecteur ou le Chef de Service devra, chaque fois qu'il le jugera à propos, procéder à un inventaire spécial de tous les *teskérés* et s'assurer que le nombre de leur existant est conforme aux écritures.

40° Au point de vue du compte à rendre de l'emploi des *teskérés* pour pèlerins ou voyageurs, soit du service de la frontière turco-persane, soit de celui de la Mer Rouge, et pour cadavres, chaque *teskéré* payant ou non-payant a la même valeur de Ps. 10, étant donné que tout pèlerin ou voyageur est tenu d'acquitter la taxe de Ps. 10 fixée par le tarif. Chaque *teskéré* pour cadavres a la valeur de Ps. 50. Il s'ensuit que tout déficit de *teskérés* payants ou non-payants sera invariablement réglé sur la base de Ps. 10, et tout déficit de *teskérés* pour cadavres sur celle de Ps. 50, sans préjudice des peines disciplinaires encourues de ce chef.

41° Tout agent sanitaire qui éviterait volontairement ou involontairement de livrer un *teskéré* ou quittance quelconque à celui qui doit l'obtenir, et qui commettrait un double emploi ou toute autre irrégularité dans la manipulation des *teskérés*, encourra une peine disciplinaire sévère.

42° Aucune somme d'argent, une fois perçue contre quittance, à quelque titre que ce soit, ne pourra être restituée pour n'importe quelle cause, sans l'autorisation préalable ou l'ordre de l'Administration.

Exemption des droits.

Art. 5. 1^o Aux termes de l'art. 7 du tarif, les bâtiments en relâche forcée sont exemptés des droits sanitaires, même lorsqu'ils sont admis à la libre pratique, pourvu qu'ils ne fassent pas d'opération de commerce dans le port de relâche.

2^o Les bateaux de pêche, ottomans ou étrangers, ne sont pas sujets au paiement des droits sanitaires, pourvu qu'ils ne fassent pas d'opérations de commerce dans le port de relâche.

3^o Sont exemptés des droits sanitaires, les bateaux côtiers de la Régie cointéressée des tabacs, de la Société du Tombac et de la Dette publique ottomane, ainsi que les bateaux de plaisance.

4^o Les navires se rendant d'un port étranger à un autre port étranger, et qui sont forcés, soit par le mauvais temps soit par toute autre circonstance constituant force majeure, de relâcher dans un port ottoman, ne sont pas sujets à la taxe, pourvu cependant qu'ils ne fassent aucune opération de commerce. Dans ce dernier cas, ils doivent la payer.

5^o La relâche forcée, c'est l'entrée dans un port par suite d'un accident ou de tempête, dans l'acception légitime du mot.

6^o Toute circonstance fortuite, constituant force majeure, sera prise en considération dans la question de savoir si la taxe doit être appliquée ou non à un navire. Cependant le cas de force majeure devra être apprécié après constatations en règle.

7^o Quand un capitaine déclare son navire comme étant de construction nouvelle, l'agent sanitaire doit — avant de l'exempter de la taxe — exiger une preuve matérielle authentique. Si le capitaine ne fournit pas de preuves suffisantes, l'agent sanitaire doit faire mesurer le navire et percevoir les droits sur le nombre de tonneaux résultant de cette opération.

8^o Aucun voyageur ne saurait se soustraire au paiement de la taxe quarantenaire à moins d'indigence dûment constatée. S'il existait des doutes à cet égard ou si l'on se trouvait en présence d'un refus à acquitter la taxe en question, on aurait recours à l'autorité policière pour les fins que de raison.

9^o Le tarif, art. 6, définit l'âge des enfants qui sont dispensés du droit de quarantaine. Aussi il faut empêcher qu'il se produise de la confusion dans le dénombrement des adultes et des enfants au-dessous de sept ans.

10^o Toutes les fois que parmi des quarantenaires il s'en trouvera des soldats appartenant à l'armée impériale ottomane, ceux-ci n'auront à payer aucun droit autre que le salaire des gardes et le montant des frais que l'office serait dans la nécessité de déboursier pour la contumace de ces soldats; soit qu'il s'agisse d'un seul homme, soit qu'il s'agisse de plusieurs à la fois et quelle que puisse être d'ailleurs leur destination.

Les officiers ayant un grade supérieur à celui de *yuebachî*

acquitteront les droits de quarantaine intégralement d'après le tarif en vigueur.

11° Les militaires, quel que soit leur grade, lorsqu'ils sont en activité de service, en corps et sous les armes, sont exemptés de la taxe de Ps. 10 et ne doivent pas recevoir de teskérés sans taxe.

12° Les militaires effectuant leur pèlerinage sont classés parmi les pèlerins sujets à la taxe de Ps. 10, sauf indigence.

Amendes.

Art. 6. 1° En principe, la patente sanitaire est un document inséparable du navire en cours de voyage. Elle constate l'état de santé du lieu de départ, des ports de relâche, et du personnel du bord, et le navire qui en est dépourvu tombe dans la catégorie des arrivages suspects.

2° En temps de bonne santé, une amende remplace les mesures restrictives éventuellement applicables aux navires en défaut. (règlement des amendes.)

3° Le règlement n'admet d'exception que dans le cas de force majeure justifiée et appréciée par l'Administration. Aussi l'omission de la part des capitaines de se faire délivrer la patente ou de la faire viser, pas plus que l'excuse de l'avoir oubliée dans le port de départ après l'avoir obtenue de l'autorité compétente ou de l'avoir perdue en cours de voyage, ne constitue pas un titre à l'exemption de l'amende.

4° L'ignorance de la loi que prétextent parfois les capitaines en contravention n'est pas non plus une raison en exemption de l'amende.

5° Les seules circonstances légitimant une exemption sont les accidents de force majeure, hors lesquels l'amende est irrévocablement applicable à défaut de patente ou de visa, selon le cas.

6° En outre de l'amende obligatoire, applicable selon le règlement spécial aux navires arrivant sans patente de santé ou avec patente irrégulière, il sera perçu invariablement une amende de £T5 de tout remorqueur qui à son retour de la Mer Noire dans le Bosphore ne se serait pas rendu devant l'office de santé de Kavak ou celui de Buyukdéré pour y accomplir la formalité de l'arraisonnement, conformément au règlement applicable aux bateaux remorqueurs du Bosphore.

7° Les navires qui venant de la Mer Noire auront omis de se conformer aux mesures prescrites par le règlement applicable aux navires provenant de la Mer Noire seront passibles de l'amende réglementaire.

8° La libre pratique ne sera accordée que quand le capitaine ou patron qui aura encouru la pénalité de l'amende en aura versé le montant.

9° Les offices devront faire mention dans *l'état mensuel* de la navigation, colonne 'renseignements' de la contravention dont le navire se sera rendu coupable, en indiquant le numéro du procès-verbal y relatif (Imp. Mod. n° 50) comme suit: *amende*.

10° Les bâtiments de guerre ottomans ou étrangers ne sont pas sujets à l'amende.

Certificats.

Art. 7. 1° Les certificats que les offices délivrent sur la demande des personnes intéressées à les obtenir peuvent avoir pour objet la constatation d'origine d'animaux ou de leurs débris en rapport avec la question des épizooties ou bien l'embarquement des personnes affectées d'une maladie quelconque non-sujette à des mesures quaranténaires, ou bien enfin toute autre déclaration qui exige la délivrance d'un pareil document.

2° Une taxe de bureau fixée à un médjidié d'argent par certificat sera prélevée.

3° Toute déclaration de n'importe quelle nature, faisant l'objet d'un certificat, ne pourra être écrite que sur la feuille *certificat*. Imp. Mod. n° 51.

4° Un timbre de Ps. 3 sera apposé sur chaque certificat par l'intéressé et à sa charge.

5° Formule de Certificat.

'L'office sanitaire de déclare que les bœufs au nombre de (vaches, moutons) ou bien les peaux, laines, os, sabots, crins ou autres articles (en désigner la quantité), embarqués sur le navire à destination de proviennent de la circonscription de où il n'existe pas d'épizootie et que, en outre, dans le trajet, au lieu de l'embarquement, il n'existe pas de maladies contagieuses parmi les animaux.

'En foi de quoi'

6° Toute autre déclaration formant l'objet du certificat, devra être formulée en termes concis.

7° Les peaux et autres débris d'animaux doivent toujours être accompagnés d'un certificat signalant le lieu de leur origine.

8° À défaut du certificat d'origine, toute partie de peaux ou autres débris d'animaux en contravention sera passible au port de débarquement d'une amende de deux médjidiés d'argent, c'est-à-dire du double que coûte un certificat délivré au point d'origine et d'embarquement.

9° Les certificats pour cadavres délivrés par les offices de la Mésopotamie sont assujettis au même droit de Ps. 20 par certificat.

Taskérés et quittances de toute nature.

Art. 8. 1° Les reçus-taskérés ou quittances de toute nature, les certificats, les procès-verbaux d'amendes, les reçus pour salaires

payés aux gardes de santé ainsi que les livrets-patentes sont munis d'un numéro d'ordre général imprimé sur les feuilles, sur les talons à détacher et sur les souches.

TITRE XLIX^{DA}

POUVOIRS JUDICIAIRES DU CONSEIL

L'art. 22 du Règlement de 1840 (v. XLIX¹) porte que : 'pour toute contravention en matière sanitaire . . . le délinquant sera remis à l'autorité dont il relève,' c'est-à-dire au tribunal consulaire s'il est étranger. Mais bien que ce principe se maintienne encore, il a souvent été attaqué par des actes formels et par des agissements irréguliers.

Ainsi la Convention de 1852 portait que : 'un tribunal spécial dont l'institution sera concertée entre les hautes parties contractantes connaîtra, à l'avenir, de toutes les infractions aux lois sanitaires, et un Code des peines sera promulgué,' mais ce projet n'a jamais été réalisé. Déjà, l'année suivante, le Conseil de Santé se déclara 'seul juge compétent en matière sanitaire et tribunal mixte dans sa composition (¹);' en conformité avec cette prétention, lorsque, le même mois, un procès fut intenté au tribunal consulaire anglais contre un capitaine, le représentant du Conseil de Santé voulait assister au procès comme juge au lieu d'y paraître comme accusateur. La S. Porte s'opposant à ce nouveau rôle judiciaire du Conseil, ce dernier a dû admettre 'que l'Intendance a eu tort d'envoyer au Consulat un de ses membres pour prendre part au procès comme juge, qu'elle aurait dû se conformer au règlement,' et 'qu'en attendant la promulgation du Code pénal sanitaire elle y serait représentée par un accusateur (²).'

Le Code dont il s'agit fut rédigé par le Conseil et communiqué à la S. Porte et aux Missions le 28 novembre

(¹) Séance du 16 févr. 1853 (cas du capitaine Swan).

(²) Séance du 23 févr. 1853 (cas du capitaine Main).

1855, avec une application limitée aux Détroits et à la capitale. L'art. 15 comporta que 'le Conseil de Santé à Constantinople est chargé de connaître de toutes les infractions spécifiées dans le présent règlement et de les juger sans appel.' La S. Porte ayant de graves objections contre l'application restreinte et le Conseil ne voulant pas l'étendre, le Code restait à l'état de projet.

TITRE XLIX^DPOUVOIRS DISCIPLINAIRES DU
CONSEIL

En 1858, en conséquence d'une épidémie de peste à Bnghazi, le Conseil introduisit des mesures prophylactiques des plus sévères, parmi lesquelles une quarantaine disciplinaire de 20 jours sur patentes brutes et de dix jours sur patentes nettes arrivant à Constantinople sans avoir été visées aux Dardanelles. Le délégué anglais, contestant que le Conseil fût compétent pour imposer une quarantaine comme pénalité tandis que le Conseil insistait pour maintenir son droit ⁽¹⁾, proposa de substituer, sans préjudice du principe, une amende à la prolongation de quarantaine ⁽²⁾. Au mois de décembre 1859, la peste ayant disparu de Bnghazi, les délégués prussien et anglais proposèrent de rétablir le *statu quo ante*, et les bateaux-poste des Messageries françaises et du Lloyd autrichien étaient dispensés de l'obligation de s'arrêter aux Dardanelles pour le visa. Mais le Conseil décida de maintenir le système du visa et communiqua peu après aux Missions ⁽³⁾ un règlement comportant que, dans l'absence d'une épidémie, les navires négligeant de faire viser leurs patentes aux Dardanelles ou à St. Gelmez, Gallipoli ou Lampsaque,

⁽¹⁾ Cas du 'Sea Venture,' févr. 1859.

⁽²⁾ Cas du 'Bellona,' 10 mai 1859.

⁽³⁾ Circ. du 3 janv. 1860.

seraient passibles de cinq jours de quarantaine ou d'une amende de £T2 à £T12⁽⁴⁾.

La quarantaine disciplinaire fait place à une amende dans le règlement de 1863 (v. XLIX¹¹) qui remplace celui de 1860. L'art. 8 d'un règlement sur la perception des droits sanitaires annexé au Tarif de 1871 prescrit une poursuite légale et un refus de visa entraînant une amende de £T2 à £T12 et, à défaut de paiement, une quarantaine indéfinie. Mais l'art. 6 du Recueil des Circulaires de l'Adm. san. (XLIX¹⁰) ne fait mention que d'une amende. Le Règlement du 7 févr. 1871 sur le passage des Détroits impose une amende 'conformément aux règlements en vigueur' (art. 1^{er}) sur tout navire ne subissant pas l'arraisonnement et une amende de Ps. 10 par tonne sur le navire qui, transitant en contumace, communique avec le littoral. L'art. 8 du Rapport de la Commission mixte de 1880-1882 portait que le Conseil sanitaire devait être chargé d'élaborer un Code pénal, et la lettre vézirienne citée au XLIX^{ca} accepta cet arrangement.

Dans l'été de 1884, la S. Porte rédigeait une loi sur les délits sanitaires. L'Ambassade anglaise protestait en 1885 contre cette action indépendante du Gouvernement Ottoman, en affirmant qu'il eut été préférable d'appeler le Conseil de Santé à élaborer le Code en question et que la S. Porte se serait ainsi réservée le droit de sanction et de promulgation du Code.

La S. Porte répondit à ces représentations (v. note verb. du 13 avril 1885) que 'ce mode de procéder ne trouve aucun point d'appui dans les traités relatifs à la matière et que le Gouvernement Impérial n'a jamais eu l'intention de tenir le Conseil de Santé complètement à l'écart des travaux d'élaboration du nouveau Code. Du reste, à l'époque où il était en discussion devant la section législative du Conseil d'État, l'Administration sanitaire a été plusieurs fois consultée par l'intermédiaire d'un de ses membres. . . . Si, dans

(⁴) v. note 7 du XLIX^{ca}.

certains cas, des dispositions législatives ont été communiquées aux Missions étrangères, cela avait surtout pour objet de les mettre en mesure de les porter à la connaissance de leurs nationaux. Dans le cas actuel, l'Administration des Quarantaines représentait l'Autorité compétente pour surveiller l'application de la nouvelle loi.'

La loi de 1884 n'ayant reçu ni d'application réelle ni d'acceptation générale n'a pas été comprise dans ce recueil. Les Conventions sanitaires de Paris (1894), de Venise (1897) et de Paris (1903) comprennent aussi des mesures pénales pour délits sanitaires, mais l'Empire Ottoman n'ayant pas adhéré à ces actes, leurs dispositions n'ont aucune application dans les eaux turques.

TEXTE XLIX¹¹.

Patentes irrégulières, 11 août 1863. Arist., vol. III, p. 143.
règlement.

[recueil des règlements de l'Administration sanitaire n° 6.]

[abrogeant le règlement de 1860.]

La quarantaine disciplinaire, appliquée jusqu'à présent pour infractions aux formalités quaranténaires en vigueur, est abolie et remplacée par une amende obligatoire fixée d'après le tableau suivant :

Pour les navires à voiles jaugeant de 1 à 50 tonneaux £T2 (médjidiés en or); de 50 à 200 tonneaux £T5 (médjidiés en or) et de 200 et au-dessus £T40 (médjidiés en or).

Pour les bateaux à vapeur sans distinction £T12 (médjidiés en or).

Les cas où cette amende est particulièrement applicable sont :

1° Le défaut de visa d'un des cinq postes sanitaires placés le long du détroit des Dardanelles pour les navires venant à Constantinople ou allant dans la Mer Noire.

2° Le défaut de patente ottomane pour les navires allant d'un port ottoman à un autre port ottoman.

3° Une patente de santé délivrée par une autorité tout autre que l'autorité sanitaire du lieu de départ.

4° Le manque absolu de patente. Outre l'amende les navires de cette dernière catégorie payeront les déboursés de l'Administration sanitaire pour les jours de quarantaine qu'ils auront eu à subir, conformément à l'art. 3 du règlement organique, jusqu'au jour de leur admission à pratique.

Il doit être bien entendu que l'amende ne peut, dans aucun cas, racheter les mesures de quarantaine imposées aux navires en patente suspecte ou brute et, de plus, qu'en cas de fraude, l'amende n'empêcherait pas les poursuites jugées nécessaires contre les délinquants.

TITRE L

AFFAIRES MÉDICALES CIVILES

TEXTE L¹.

Direction du Conseil des
affaires médicales civiles,
règlement.

27 Chab. 1286.
2 déc. 1869.

Dust., vol. II, p. 83
(ture).
Kod., p. 4321 (grec).
Arist., vol. III, p. 110
(franç.).

CHAPITRE I^{er}.

Art. 1^{er}. L'administration des affaires médicales civiles est confiée à la Direction de l'École Impériale de médecine, avec le titre de Direction des affaires médicales civiles (1).

Art. 2. La Direction des affaires médicales civiles aura sous elle un Conseil médical (2).

Art. 3. Ce Conseil se compose d'un Président, d'un Secrétaire général (3) et de huit membres (4) dont six docteurs en médecine et deux pharmaciens chimistes (5).

Art. 4. Le Président aura Ps. 2500 d'appointements, le secrétaire Ps. 2000 ; quant aux membres, ils n'auront droit qu'à un jeton de présence d'une livre par séance.

Art. 5. Le Conseil peut, avec le consentement du Directeur, s'adjoindre au besoin un certain nombre d'élèves de la neuvième et de la dixième classe de l'école (comme auditeurs).

CHAPITRE II.

Attributions de la Direction.

Art. 6. Le Directeur des affaires médicales civiles, tout en continuant de relever du Ministère de la Guerre pour tout ce qui concerne l'École de Médecine, se trouve sous la dépendance du

(1) Depuis, il a été créé un Conseil d'hygiène et de Salubrité publique, composé de treize membres, sous la présidence du Ministre de l'Intérieur, se réunissant les lundis.

(2) Le Conseil médical siège à la Faculté Impériale de médecine et se réunit les mercredis et samedis.

(3) Le Président et le Secrétaire-général sont tous deux nommés par le Sultan ; trois autres secrétaires ont été ajoutés depuis.

(4) v. art. 46, L¹.

(5) Sans voix délibérative, art. 23.

Ministre de l'Intérieur pour les affaires médicales civiles. Il peut, en outre, entretenir des relations directes avec les chefs des différentes administrations et les gouverneurs-généraux des provinces.

Art. 7. Le Directeur des affaires médicales est tenu de s'en rapporter au Ministre de l'Intérieur pour les principes généraux et les questions importantes ; quant aux détails et aux affaires courantes, il peut, sur l'avis du Conseil, les mettre directement en exécution.

Art. 8. Le choix, la nomination et la destitution des membres du conseil et des autres employés sont dans les attributions du Directeur.

CHAPITRE III.

Attributions du Conseil.

Art. 9. Les attributions du Conseil médical sont :

1° D'étudier et de décider toutes les questions qui sont du ressort de l'hygiène publique ;

2° D'entretenir des relations avec les comités d'hygiène et de salubrité publique qui fonctionnent à l'étranger ;

3° De surveiller, sous l'action du directeur, l'exercice de la médecine et de la pharmacie civile ; de veiller à l'exécution des règlements de la médecine et de la pharmacie civile, et de faire l'inspection des médicaments ;

4° De se constituer en tribunal pour juger les délits concernant l'exercice de la médecine et de la pharmacie civile, et de donner la sentence au point de vue technique des questions jugées ;

5° De contrôler, sur la réquisition de l'autorité, les expertises médico-légales et de rédiger les instructions nécessaires ; au besoin le Conseil se constitue en consultation médico-légale pour faire lui-même des expertises ; il donne enfin son opinion pour tout ce qui concerne les analyses et les expertises médico-légales.

Art. 10. En cas d'épidémie, le Conseil prend les mesures préventives ou autres pour empêcher la propagation et diminuer les effets de la maladie ; il est également chargé de la surveillance des hospices, et de l'organisation de l'assistance publique pour les indigents.

Art. 11. En cas de manifestation d'une maladie contagieuse en province, le Conseil reçoit, par le canal du directeur, les rapports des médecins des pays contaminés, se prononce sur les mesures prises et donne son avis et les instructions nécessaires à qui de droit.

Art. 12. Le Conseil réglemente et surveille l'exercice de la médecine dans les provinces, exerce la surveillance sur les médecins des villes et communes ; et en cas de formation de comités d'hygiène et de salubrité publique dans les villes des provinces,

les soumet également à sa surveillance, rédige des règlements et des instructions à leur usage, et veille à leur exécution.

Art. 13. Le Conseil étudie et décide les questions importantes concernant l'hygiène publique dans les cercles municipaux des villes, questions qui sont au-dessus de la compétence des Conseils municipaux et de leurs médecins.

Art. 14. Le Conseil a le droit de demander à la Sublime Porte par le canal du Directeur l'autorisation d'envoyer dans les provinces des inspecteurs pour contrôler et surveiller l'exercice de la médecine et tout ce qui est relatif à sa juridiction.

Art. 15. Le Conseil se réunit deux fois par semaine en séances, auxquelles sont tenus de se trouver présents tous les membres docteurs en médecine; quant aux députés pharmaceutiques, ils ne sont convoqués que tous les quinze jours.

Arts. 16 à 23. [Dispositions d'ordre intérieur.]

Art. 24. Le Conseil peut, après expérience, proposer des modifications aux dispositions du présent règlement. Il a également le droit d'initiative pour tout ce qui concourt au progrès et à l'amélioration de la médecine et de l'hygiène publique. Dans ces circonstances, le Conseil adresse ses rapports au Directeur qui les transmet à la S. Porte accompagnés de ses remarques et considérations personnelles.

(Cachet du Grand-Vézir)

MEHEMMED EMIN.

Le présent règlement, étant sanctionné par Iradé Impérial, l'exécution en est confiée, d'ordre, à la Direction des Affaires Médicales Civiles de l'Empire.

(Cachet du Conseil d'État.)

TEXTE L¹.

Médecine civile,	7 Reb. I 1278.	Dust., vol. II, p. 814
règlement sur l'exercice.	11 oct. 1861.	(turc).
		Kod., p. 4326 (grec).
		Arist., vol. III, p. 105
		(franç.).

[traduction non garantie.]

CHAPITRE I^{er}.

Art. 1^{er}. Nul ne pourra exercer la médecine ou l'une des branches de la médecine, dans l'Empire Ottoman, s'il n'est muni d'un diplôme délivré par la Faculté Impériale de médecine de Constantinople ou par une des facultés étrangères.

Art. 2. Nul ne peut prendre le titre de docteur en médecine

ou en chirurgie s'il n'est pourvu d'un diplôme comme il est dit à l'article précédent.

Art. 3. Les docteurs en médecine ou en chirurgie des facultés étrangères, arrivés dans le pays après la publication du présent règlement, sont tenus⁽¹⁾:

1^o De faire enregistrer leur diplôme à l'École Impériale de médecine. Cet enregistrement ne sera effectué que sur l'exhibition du passeport, visé par l'autorité dont ils relèvent à Constantinople.

2^o De subir un colloquium.

Ces formalités remplies, un permis d'exercice leur sera délivré moyennant la somme de Ps. 500, qu'ils devront verser au moment de le recevoir.

Art. 4. Tous les docteurs en médecine ou en chirurgie exerçant à Constantinople, avant la publication du présent règlement, doivent se présenter à l'École Impériale de médecine pour faire enregistrer leur diplôme.

Art. 5. Tout docteur en médecine ou en chirurgie exerçant dans les provinces doit envoyer à l'École Impériale de médecine par l'entremise du gouverneur général de la province, une copie légalisée de son diplôme. Cette légalisation sera faite, pour les sujets ottomans, par le grand Conseil de la province, et, pour les sujets étrangers, par leurs consulats.

Art. 6. Nul docteur en médecine ou en chirurgie ne pourra fournir des médicaments si ce n'est dans les lieux où il n'existe aucune pharmacie légalement établie.

Art. 7. Les sages-femmes des facultés étrangères, pour pouvoir exercer l'art des accouchements dans l'Empire Ottoman, devront se conformer à l'art 3, en payant seulement Ps. 100.

Les sages-femmes exerçant dans les provinces devront se conformer à l'art. 5.

Art. 8. Les sages-femmes ne pourront, dans aucun cas, employer les forceps, ni aucun instrument obstétrical, ni pratiquer la

(1) La S. Porte annonça, par une note verb. id. du 29 juill. 1838 adressée aux Missions, que tous les médecins sujets étrangers qui s'étaient établis dans les provinces ottomanes depuis 1861 sans permis d'exercice et qui, par conséquent, exerçaient en contravention de cette loi, devaient venir à Constantinople pour subir un examen et se mettre en règle avec les prescriptions de l'art. 3. Mais, à la fin, les Missions obtinrent qu'on leur fit grâce de cette formalité, et que les diplômes fussent simplement légalisés par la Faculté de médecine à Constantinople. La Faculté de médecine à Constantinople devra publier une liste et ajouter à la fin de chaque année les noms des docteurs en médecine ou en chirurgie inscrits dans le courant de l'année. Dès qu'un nouveau docteur sera inscrit, le Conseil Impérial de médecine le fera connaître à toutes les pharmacies.

La Direction de l'École Impériale de médecine est chargée de pourvoir de médecins aux provinces qui n'en ont pas, afin que le présent règlement puisse recevoir le plus tôt possible une application générale.

version. L'administration du seigle ergoté et de tout médicament actif leur est absolument défendu.

CHAPITRE II.

Dispositions provisoires.

Art. 9. Pourront exercer :

1° Les officiers de santé reçus à la Faculté Impériale de médecine à Constantinople.

2° Les personnes qui exercent en vertu d'un permis délivré par un des anciens médecins en chef ou d'un directeur de l'École Impériale de médecine.

3° Ceux qui ont été employés dans les hôpitaux et dans les provinces en qualité de médecins et de chirurgiens par l'École Impériale de médecine.

Art. 10. Les médecins et chirurgiens de ces trois catégories ne pourront pas pratiquer des grandes opérations.

Art. 11. Tout individu qui exerce une des branches de la petite chirurgie, en vertu d'un permis délivré par l'autorité compétente, ou qui aurait été employé en qualité de chirurgien dans l'armée ottomane, sera autorisé à exercer la petite chirurgie. Il devra se présenter à l'École Impériale de médecine pour être inscrit de nouveau.

CHAPITRE III.

Dispositions pénales.

Art. 12. Tout contrevenant aux dispositions des articles 1 et 2, sujet étranger ou ottoman, sera puni d'une amende de deux à sept médjidiés d'or. L'amende sera double en cas de récidive, et les contrevenants seront, en outre, condamnés à un emprisonnement de deux à six mois.

Art. 13. Seront également passibles d'une amende de un à cinq médjidiés d'or tous ceux qui contreviendront aux dispositions des articles 3, 4, 5 et 6.

Art. 14. Tout individu qui rentre dans la catégorie des articles 8, 10 et 11 sera passible d'une amende de trois à sept médjidiés d'or.

CHAPITRE IV.

Dispositions complémentaires.

Art. 15. Le présent règlement entre en vigueur, pour Constantinople, trois mois après sa publication, et un an après cette publication, là où il y a des médecins autorisés.

Art. 16. Une liste de tous les médecins enregistrés à l'École Impériale de médecine sera dressée par celle-ci, publiée par tous les journaux de la Capitale et adressée à toutes les pharmacies.

TEXTE L^o.

Pharmacie civile, 7 Djem. II 1279. Dust., vol. II p. 817
 règlement sur l'exercice. 17-29 nov. 1862. (turc).
 Kod., p. 4330 (grec).

[traduction non garantie.]

CHAPITRE I^{er}.

Des pharmaciens.

Art. 1^{er}. Nul ne pourra exercer la pharmacie, ouvrir une officine, préparer, vendre ou débiter aucun médicament s'il n'a été reçu maître en pharmacie à l'École Impériale de médecine ou dans une université d'Europe et si, en outre, il n'a obtenu un permis *ad hoc* délivré par ladite école.

Sont exceptés de la première disposition ceux des pharmaciens sans diplôme qui tiennent actuellement officine ouverte en vertu d'un permis accordé par l'École Impériale de médecine antérieurement au mois de Ramazan de l'année 1276 de l'Hégire (11-23 mars 1860).

Art. 2. Le permis d'exercer sera accordé, de plein droit, à tout maître en pharmacie qui en fera la demande par écrit, et, après que ses titres auront été reconnus valables. Si le demandeur ne tient pas son diplôme de l'École Impériale de médecine, il aura de plus à satisfaire à un colloquium.

Art. 3. Il sera tenu à l'École Impériale de médecine un registre spécial où seront inscrits tous les pharmaciens pourvus du permis d'exercer.

CHAPITRE II.

Des officines.

Art. 4. Le nombre des officines ou pharmacies est illimité.

Art. 5. Nul pharmacien ne peut ouvrir une officine ou la déplacer, sans en avoir fait la déclaration à l'École Impériale de médecine où cette déclaration sera enregistrée.

Art. 6. Le propriétaire d'un fonds de pharmacie doit être pharmacien autorisé, c'est-à-dire muni du permis d'exercer.

Art. 7. Un pharmacien ne peut gérer qu'une seule officine.

Art. 8. Toute officine ne peut être dirigée que par un pharmacien autorisé.

Art. 9. Il est défendu à tout pharmacien muni du permis d'exercer de servir de prête-nom à une personne non autorisée, pour l'exploitation d'une officine.

Art. 10. Les pharmaciens employés dans le service militaire ou dans les hôpitaux ne peuvent tenir officine.

Art. 11. Aucun élève reçu maître en pharmacie ne pourra ouvrir ou diriger une officine à une distance plus rapprochée que

mille et un pics des pharmacies où il aura été employé, à moins du consentement du ou des pharmaciens intéressés. Cette disposition cesse d'être obligatoire au bout de trois ans.

CHAPITRE III.

Des règles à observer dans l'exercice de la pharmacie.

Art. 12. Toutes les officines doivent être pourvues de certains médicaments indispensables dont il sera dressé une liste réglementaire, ainsi que de poids uniforme réglés par la Direction des affaires médicales.

Art. 13. Tous les médicaments doivent être soigneusement classés; ils doivent être en parfait état de conservation et exempts de toute espèce d'adultération.

Art. 14. Les substances éminemment toxiques doivent être tenues à part dans un endroit sûr et fermé à clef.

Art. 15. Pour toutes les préparations officinales les pharmaciens sont tenus de se conformer au codex adopté par l'École Impériale de médecine.

Art. 16. Aucune ordonnance ne doit être expédiée, si elle n'est revêtue de la signature d'un des médecins, chirurgiens ou vétérinaires inscrits à l'École Impériale de médecine et dont chaque pharmacie doit posséder la liste officielle.

Art. 17. Toute ordonnance expédiée doit être inscrite avec un numéro d'ordre dans un registre paraphé par la Direction des affaires médicales.

Art. 18. Toute expédition d'ordonnance doit être cachetée et doit porter sur l'étiquette l'indication suivante :

'Médicament à tel usage pour M. X.'

L'étiquette des médicaments pour usage interne doit être de couleur blanche, et celle des médicaments pour usage externe, de couleur orangée.

Art. 19. Le pharmacien ne doit, dans aucun cas, altérer le texte d'une ordonnance, ou substituer une substance à une autre, ou modifier la dose prescrite; mais s'il rencontre ou soupçonne une erreur, il est de son devoir de ne pas exécuter la prescription sans avoir fait part de ses remarques au signataire de l'ordonnance et avant d'avoir reçu de lui une réponse par écrit.

Art. 20. Le pharmacien est tenu de rendre l'ordonnance qu'il a exécutée, après en avoir gardé copie et l'avoir enregistrée dans le livre *ad hoc* spécifié dans l'art. 17. Il écrira en même temps le numéro d'enregistrement sur l'ordonnance rendue.

Art. 21. Il est expressément défendu aux pharmaciens de délivrer aucun médicament actif, et, à plus forte raison, aucune substance toxique, sans une ordonnance signée d'un médecin, chirurgien ou vétérinaire inscrit à l'École Impériale de médecine.

Il leur est également interdit de faire aucune prescription médicale, et, en général, de se livrer à la pratique de la médecine.

Art. 22. Est illicite toute entente ou association entre pharmacien et médecin dans un but d'exploitation des malades.

Art. 23. La vente en gros des substances toxiques ne peut être faite qu'à des personnes honorablement connues et sur une déclaration signée de leur part indiquant l'usage qu'elles en feront.

Art. 24. Est interdite la vente de tout remède secret qui ne serait pas autorisé par l'École Impériale de médecine.

Art. 25. Nul autre qu'un pharmacien muni du permis d'exercer ne pourra, dans aucun cas et sous aucun prétexte, débiter des substances médicamenteuses actives en détail, ni expédier une ordonnance du médecin, chirurgien ou vétérinaire. Cette défense s'applique plus particulièrement aux droguistes et aux herboristes.

CHAPITRE IV.

Des Inspections.

Art. 26. Tous les six mois il sera fait régulièrement une inspection des pharmacies; il y aura en outre des inspections extraordinaires.

Art. 27. Ces inspections seront faites par des commissaires au nombre de trois au moins, délégués *ad hoc* par l'École Impériale de médecine et assistés par un agent de l'autorité municipale ou de la police.

Art. 28. Tout pharmacien sera tenu, sur la réquisition en règle des commissaires, de soumettre à leur inspection les drogues ou produits quelconques que renferment son officine, son laboratoire et ses magasins, ainsi que les poids, mesures, instruments, registres, etc., en un mot, tout ce qui se rattache à l'exercice de la profession.

Art. 29. En cas de contravention flagrante ou seulement présumée, la commission aura droit de saisie provisoire. Elle fera ensuite, dans le délai de trois jours, son rapport à l'École Impériale de médecine qui, après examen, statuera sur le fait.

CHAPITRE V.

Des élèves civils.

Art. 30. Quiconque veut devenir élève civil en pharmacie doit se présenter à l'École Impériale de médecine. L'élève est inscrit sur un registre *ad hoc* et il lui est délivré un certificat d'inscription.

Art. 31. Pour être admis à recevoir le titre de maître en pharmacie, l'élève doit avoir fait six ans, au moins, de stage dans une ou plusieurs officines autorisées.

Ce stage sera réparti en deux périodes, de trois ans chacune.

Pendant toute la seconde période, c'est-à-dire à partir de la quatrième année de stage, l'élève sera tenu de subir un examen satisfaisant sur la langue française et l'arithmétique, et de suivre les cours de pharmacie à l'École Impériale de médecine.

Art. 32. Lorsqu'il aura accompli les six années de stage, l'élève sera admis à subir les examens voulus pour obtenir le diplôme de maître en pharmacie. Après examens satisfaisants, ce diplôme lui sera délivré par l'École Impériale de médecine.

Art. 33. Aucun élève ne pourra quitter le pharmacien chez lequel il est placé sans l'avoir averti, au moins quinze jours d'avance et sans avoir obtenu de lui un certificat de congé. L'avertissement sera constaté par une reconnaissance signée du pharmacien. En cas de refus de la part de ce dernier de donner ce certificat de congé, l'élève en fera la déclaration à l'École Impériale de médecine qui statuera.

Art. 34. Aucun pharmacien ne devra accepter un élève sans avoir exigé de lui son certificat d'inscription, et si l'élève sort d'une autre pharmacie, sans s'être fait présenter son certificat de congé.

Art. 35. Un élève sortant d'une officine ne pourra, sans le consentement du patron qu'il quitte, entrer dans une autre officine placée à moins de mille et un pics de la première.

CHAPITRE VI.

Droits à percevoir par l'École Impériale de médecine.

Art. 36. Pour le diplôme de maître en pharmacie délivré à un élève civil, il sera perçu par l'École un droit de Ps. 500.

Art. 37. Pour le permis d'exercer délivré à un maître en pharmacie, qui ne tient pas à un diplôme de l'École Impériale de médecine, il sera également perçu un droit de Ps. 500.

Art. 38. Tout contrat ou tout autre acte concernant l'exercice de la pharmacie qui sera soumis à l'École Impériale de médecine donnera lieu à un droit d'enregistrement de Ps. 25.

Art. 39. Pour chaque inspection semestrielle il sera payé à l'École, pour chaque pharmacie inspectée, la somme de Ps. 50. Les inspections extraordinaires seront gratuites.

CHAPITRE VII.

Des pénalités.

Art. 40. Toute contravention au présent règlement sera poursuivie et punie.

Art. 41. L'exercice illégal de la pharmacie sera puni de la fermeture de l'officine et d'une amende de £T10 à £T50.

Art. 42. Les pharmaciens munis d'un permis d'exercer qui seraient en contravention au présent règlement seront passibles des peines disciplinaires suivantes :

- (a) Saisie totale des objets en contravention ;
- (b) Amende de £T₁ à £T₅₀ ;
- (c) Fermeture de la pharmacie pendant trois mois au maximum.
- (d) Retrait temporaire du permis d'exercer qui ne dépassera pas deux ans ;
- (e) Retrait définitif du permis d'exercer.

Art. 43. En cas de préjudices graves, les délinquants seront, en outre, passibles des réparations pécuniaires prévues par les lois du pays.

Art. 44. Le degré de ces diverses pénalités applicables à chaque cas est laissé à l'appréciation du tribunal qui prendra en considération l'importance de la contravention, l'état ou non de récidive, en un mot, toutes les circonstances atténuantes ou aggravantes.

Art. 45. Toutes les contraventions concernant l'exercice de la pharmacie seront déferées au Conseil Impérial de médecine qui se constituera en tribunal pour juger l'affaire et statuer, s'il y a lieu, sur la peine à appliquer.

Art. 46. Le corps des pharmaciens désignera chaque année trois délégués qui seront admis à prendre part, au sein du Conseil de l'École Impériale de médecine, à toutes les délibérations concernant l'exercice de la pharmacie. Ces délégués seront renouvelés tous les ans.

CHAPITRE VIII.

Dispositions complémentaires.

Art. 47. En cas de contestation sur les prix des médicaments, la question sera jugée par l'École Impériale de médecine, de même que toutes les contestations concernant l'exercice de la pharmacie.

Art. 48. Toute disposition antérieure qui serait contraire au présent règlement est abrogée.

Art. 49. L'École Impériale de médecine est chargée de veiller à l'exécution dudit règlement qui, dans sa teneur actuelle, n'est applicable qu'à la circonscription de Constantinople.

TEXTE L⁴.

Médecins et pharmaciens civils, loi.

5 Chab. 1305.
16 avr. 1888.

Lah-i-Kav., vol. III,
p. 366 (turc).

[traduction non garantie.]

CHAPITRE I^{er}.

Des Médecins Civils.

Art. 1^{er}. Les sujets ottomans seuls, qui ont fait leurs études à l'École de médecine, seront nommés aux postes de médecins civils.

Art. 2. Les sujets ottomans, qui ont fait leurs études aux Universités étrangères, peuvent aussi être nommés, à condition que l'École Impériale de médecine reconnaisse leur capacité et qu'ils aient un diplôme de la Faculté Impériale de médecine.

CHAPITRE II.

Classes, Appointements et Frais de Route.

Art. 3. Il y aura quatre classes de médecins civils : les médecins de kazas, les médecins de livas, les médecins de vilayet, et les inspecteurs.

Art. 4. Les médecins de kaza auront Ps. 600 d'appointements ; ils doivent être munis de diplômes de la Faculté, et ils auront le rang de Salissé.

Art. 5. Les médecins de liva auront Ps. 800.

Art. 6. Les médecins de vilayet auront Ps. 1200 et le rang de Sanié-Sanissi.

Art. 7. Les inspecteurs de vilayet auront Ps. 2000 et le rang de Mutémaiz.

Art. 8. Les frais de route sont réglés par le règlement *ad hoc* des fonctionnaires civils.

Art. 9. Ceux des médecins qui seront nommés dans les vilayets du Hedjaz, de Bagdad, de Bassorah, de Mossoul, de l'Yémen, de Tripoli d'Afrique, ou dans les sandjaks de Bengerhazi et de Zor, recevront des appointements augmentés de moitié.

CHAPITRE III.

Devoirs.

Art. 10. En considération de l'exemption de service militaire ou de la taxe bédelat-i-askérié dont jouissent les élèves sortis de l'École de médecine, ils devront servir deux ans comme médecins de kaza, trois ans comme médecins de liva et cinq ans comme médecins de memléket.

Ceux qui s'y refusent devront, sans distinction de religion, payer au Département militaire un bédelat-i-askérié de £T50 et, de plus, payer à la caisse de l'École £T10 pour chaque année d'internat, et à la caisse de l'administration médicale civile £T20 pour frais d'examen et diplôme.

CHAPITRE IV.

Avancement et nomination.

[arts. 11 à 21, sans intérêt général.]

CHAPITRE V.

Pharmaciens de Memléket.

Art. 22. Les pharmaciens sont soumis à toutes les dispositions applicables aux médecins.

Art. 23. Ils sont, de même, organisés en trois classes et leur promotion se fait de même.

Les pharmaciens de kaza auront Ps. 400 par mois avec le grade de Rab'i; les pharmaciens de liva auront Ps. 600 avec le même rang; les pharmaciens de vilayet auront Ps. 800 avec le rang de Salissé.

Art. 24. Après trois ans de bons services, ils seront nommés pharmaciens de vilayet.

Pour être nommé chimiste de vilayet, il leur faut passer un examen à l'École de médecine et recevoir un diplôme. Leur traitement de chimiste de vilayet est de Ps. 1600 et comporte le rang de Sanîé-sanîsai.

CHAPITRE VI.

Pensions.

Art. 25. Les médecins et pharmaciens de memléket ont droit à une pension, dans les mêmes conditions que les autres fonctionnaires.

Art. 26. Les articles des lois sur la matière qui ne sont pas contraires aux présentes dispositions restent en vigueur.

Art. 27. Le Ministre de l'Intérieur sera chargé de l'exécution du présent règlement.

TEXTE L^s.

Règlement

sur l'administration
municipale médicale.

12 Djem. I 1287.
1^{er} janv. 1871.

Dust., vol. II, p. 800
(turc).
Kod., p. 4317 (grec).

[traduction non garantie.]

CHAPITRE I^{er}.

Composition de l'administration municipale médicale et de ses dépendances.

Art. 1^{er}. Il y aura des médecins municipaux soit dans la capitale, soit dans les provinces. Les limites de la circonscription dans laquelle ils exerceront leurs fonctions seront fixées dans la capitale par la préfecture, et dans les provinces par les gouverneurs, après avoir pris l'avis de la direction médicale civile. Des aides-médecins seront adjoints aux Médecins municipaux là où il sera nécessaire.

Art. 2. Les appointements des Médecins municipaux et de

leurs aides seront fixés et payés par le Conseil municipal de leur circonscription.

Art. 3. Il sera, en outre, créé un certain nombre de pharmacies municipales, embrassant une circonscription dont les limites seront fixées, dans la capitale, par la préfecture, et dans les provinces par l'autorité locale. Une enseigne placée au-dessus de la porte indiquera la nature de ces pharmacies.

Art. 4. Tout ce qui concerne la nomination des Médecins municipaux et l'allocation des Pharmacies municipales sera réglé par des règlements spéciaux.

CHAPITRE II.

Des attributions de Médecins municipaux.

Art. 5. Un local sera désigné par l'Administration municipale de chaque localité, où le Médecin municipal est tenu de donner des consultations gratuites deux fois par semaine à tous ceux, riches ou indigents, qui se présentent.

Art. 6. Il est tenu de vacciner ou de faire vacciner par son aide tous ceux qui se présentent dans ce but à ses consultations gratuites.

Art. 7. Il est tenu de visiter quiconque réclame ses soins, riche ou indigent. Il doit se rendre de sa personne chez tous ceux qui ne sont pas en état de venir le trouver.

Art. 8. Le Médecin municipal a le droit de se faire payer ses visites à domicile par tous ceux des malades qui en ont les moyens, conformément à un tarif qui sera élaboré par la municipalité et approuvé par la Direction médicale civile.

Art. 9. Le Médecin municipal qui ne se conformera pas aux prescriptions des articles précédents sera réputé démissionnaire.

Art. 10. En cas d'épidémie, le Médecin municipal, de concert avec l'autorité locale, signale à qui de droit le fait par le télégraphe, et s'il n'y a pas de télégraphe, par toute autre voie de communication rapide, en même temps que, de concert avec la même autorité, il organisera le service de secours sur les bases que la science indique et conformément à la nature de l'épidémie. En cas d'apparition d'une épidémie ou existence d'une maladie endémique, dans une localité située en dehors de sa circonscription, il doit, sur l'ordre de l'autorité locale, se rendre dans cette localité et faire connaître à ladite autorité les causes qui ont engendré les maladies en question et les mesures propres à la détruire, tout en saisissant simultanément de l'affaire la Direction médicale civile.

Art. 11. L'autorité municipale qui confie une délégation de cette nature au Médecin municipal est tenue de le défrayer proportionnellement à l'importance et à la durée de sa mission sur les fonds extraordinaires de la municipalité.

Art. 12. Une fois installé, le Médecin municipal est tenu

d'étudier la topographie de sa circonscription, les maladies endémiques régnantes, les causes qui les développent ou les entretiennent comme de déterminer les mesures d'assainissement ou d'hygiène publique qui lui paraissent les plus rationnelles.

Art. 13. Dans les neuf mois au plus tard de son installation, il adresse à la direction médicale civile un rapport contenant le résultat de ses études et de ses appréciations sur les matières dont il est question dans l'article précédent. En outre, une fois par mois, il adresse à la direction médicale civile un rapport détaillé sur ce qu'il a observé pendant ce laps de temps dans l'exercice de ses fonctions.

Art. 14. Le Médecin municipal a le droit de discuter les instructions que lui a fait parvenir la Direction médicale civile; mais, jusqu'à nouvel ordre, il ne peut ni les modifier ni en retarder l'application.

Art. 15. Le Médecin municipal aura qualité pour faire des observations à l'autorité locale, au point des mesures à appliquer conformément aux instructions qu'il aura reçues de la Direction médicale civile.

Art. 16. En matière judiciaire, toutes les fois qu'il en est requis par les tribunaux, il est tenu de procéder aux expertises nécessaires, en se conformant aux instructions spéciales qui régissent la matière.

CHAPITRE III.

De l'administration des Pharmacies municipales.

Art. 17. Les Pharmacies municipales seront desservies par un pharmacien autorisé et placées sous la surveillance du Médecin municipal.

Art. 18. Les médicaments et le matériel des Pharmacies seront fournis aux frais de la ville par la Pharmacie centrale de Constantinople, sur une demande collective du Médecin et du Pharmacien, adressée à la Direction médicale. Les médicaments fournis seront consignés à l'autorité municipale qui contrôle tous les six mois le mouvement de la Pharmacie placée sous sa direction.

Art. 19. Les ordonnances délivrées aux indigents seront exécutées sans rétribution lorsqu'elles seront visées par le Médecin municipal. Toutes les semaines, elles seront remises par le Pharmacien au Président du Conseil municipal; dans les Nahiés, elles seront remises au Mudir de Nahié.

Art. 20. Les ordonnances délivrées aux personnes non indigentes seront payables suivant un tarif qui sera élaboré par la Direction médicale civile après avoir pris l'avis du médecin municipal, du pharmacien et de l'autorité municipale.

TEXTE L^e.

Cliniques des spécialistes, [sans date] Journaux turcs.
règlement.

[traduction non garantie.]

Art. 1^{er}. Les médecins qui voudraient instituer des cliniques particulières, devront être sujets ottomans et avoir une spécialité. Ils seront tenus à faire confirmer leurs aptitudes ainsi que leurs bonnes mœurs par le Conseil médical civil.

Art. 2. Les malades qui se feront traiter dans un de ces hôpitaux seront soignés dans la section des médecins ayant la spécialité de cette maladie.

Art. 3. L'autorisation pour l'ouverture d'une telle clinique sera donnée par le Conseil médical civil, après que ledit Conseil ainsi qu'une commission envoyée par la Préfecture de la Ville auront constaté que les conditions requises, au point de vue sanitaire ou autre, ont été observées pour ce qui concerne l'emplacement, les environs et la propreté.

Art. 4. Il n'y aura pas de pharmacie dans les cliniques privées. Les médicaments seront préparés dans une pharmacie du dehors.

Art. 5. Le prix de traitement qui sera perçu des malades devra être proportionné à leur situation. La clinique sera tenue d'accepter dans une proportion de 10 % les malades dont la pauvreté sera constatée.

Art. 6. Chaque clinique devra comporter au moins vingt lits.

Art. 7. Pour les cliniques divisées en plusieurs sections, et fondées par deux ou plusieurs spécialistes, un seul des associés aura le titre de directeur et sera tenu responsable comme tel.

Art. 8. Les cliniques privées, ouvertes sans autorisation, seront fermées. Les peines édictées par la loi seront appliquées contre les fondateurs.

Art. 9. Pour que les cliniques soient toujours sous une surveillance médicale, l'adjoint du Directeur ou un médecin de son choix devra habiter à proximité.

Art. 10. Les opérations chirurgicales seront exécutées après consultation.

Art. 11. Le Conseil médical civil pourra surveiller et inspecter les cliniques.

TEXTE L⁷.

Droguistes, 22 Redj. 1302. Lah-i-Kav., vol. III, p. 355
 règlement (1). 25 Nich. 1301. (ture).
 7 mai 1885.

[traduction non garantie.]

Art. 1^{er}. Les droguistes forment une corporation de marchands en gros pour toutes les préparations chimiques, produits pharmaceutiques et médicaments. Ils doivent se conformer au présent règlement, quelle que soit leur nationalité.

Art. 2. Ceux qui exercent actuellement la profession de droguiste et qui veulent poursuivre ce métier à l'avenir doivent, après la publication de cette loi, se munir d'une permission de la Préfecture de la Ville à Constantinople, et des Autorités locales dans les provinces; leurs noms seront inscrits dans un livre spécial pour être notifiés à l'Administration médicale.

Art. 3. Il est rigoureusement défendu aux droguistes de vendre des médicaments en détail, d'exécuter des ordonnances et d'ouvrir une pharmacie à l'intérieur ou à côté de leur entrepôt.

Art. 4. Ils pourront, conformément aux prescriptions de ce règlement, débiter les médicaments dont la vente est interdite aux 'aktars' (parfumeurs), mais seulement aux pharmaciens diplômés et à des personnes de ce métier qui présentent un permis légalisé à Constantinople par la Préfecture de la Ville et dans les provinces par les autorités locales.

Art. 5. Les droguistes sont tenus de tenir deux registres l'un pour y inscrire les noms des pharmaciens auxquels ils ont vendu des matières délétères, l'autre pour y inscrire les noms des peintres, photographes, miroitiers, etc., à qui ils ont délivré des poisons. Le premier est numéroté, scellé et légalisé par l'Administration médicale civile, le second par la Préfecture de la Ville.

Art. 6. Les droguistes sont, en outre, tenus d'inscrire dans un registre la désignation et la quantité du poison vendu, d'y mettre la date, et d'y faire apposer le cachet de l'acheteur, qu'il soit pharmacien ou homme de métier.

Art. 7. Une partie du second des deux registres mentionnés à l'art. 5 sera réservée pour les négociants qui achètent des matières délétères pour les transporter en personne ou pour les expédier en province. Les formalités prévues à l'article précédent seront appliquées à leur égard.

Si l'acheteur n'est pas un négociant connu, il doit, au moment de l'achat, fournir un garant digne de foi, et dans ce cas, l'acheteur

(1) Un règlement dont les dispositions sont presque identiques avec celles du texte ci-haut a été publié dans les journaux *La Turquie et Monténégro Oriental*, comme ayant été élaboré par l'École de médecine et sanctionné par Iradé.

ainsi que son garant doivent apposer leurs cachets ou signatures sur ledit livre.

Art. 8. Les droguistes sont tenus de garder les poisons dans un endroit fermé à clef, dans un local séparé des autres médicaments ; les poisons devant servir d'échantillons seront placés dans des vitrines également fermées à clef.

Art. 9. L'application complète du présent règlement sera surveillée par un employé spécial désigné par l'Administration civile médicale, lequel fera dûment son inspection en tenant responsables et légalement punissables tous les contrevenants.

Art. 10. Le Ministère de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent règlement.

TEXTE L^o.

'Aktars' (parfumeurs), règlement.	22 Redj. 1302.	Lah.-i-Kav., vol. III, p. 357 (turo).
	25 Nich. 1301.	
	7 mai 1885.	

[traduction non garantie.]

Art. 1^{er}. Il est interdit aux 'aktars' de vendre des matières toxiques indiquées dans la liste ci-annexée, les pharmaciens sont autorisés à les vendre seulement sur ordonnance d'un médecin, en conformité de la loi sur les pharmaciens municipaux (v. L^o).

Art. 2. Est également interdite aux 'aktars' la vente des spécialités importées d'Europe ou préparées ici, ainsi que de tout autre médicament dont la vente est réservée aux pharmaciens contre ordonnance.

Art. 3. Les commerçants en racines doivent garder dans un endroit spécial toutes les racines mentionnées dans la liste ci-annexée, et ne les vendre qu'aux pharmaciens connus.

Art. 4. Les 'aktars' et commerçants en racines qui contreviendraient à la présente loi seront punis conformément au Code pénal.

Art. 5. Le Ministère de l'Intérieur est chargé de l'application de ce règlement.

Liste des substances dont la vente est interdite aux 'aktars,' et que les droguistes seuls peuvent vendre aux conditions énoncées dans le règlement :

Arsenic et ses préparations arsénicales (acide arsénieux, orpiment, etc.); acide phénique; acide sulfurique; acide azotique; eau régale; acide chlorhydrique; acide phosphorique; acide oxalique; acide cyanhydrique et composés cyaniques; ammoniacque liquide; aconit et ses préparations; aconitine et ses sels; apomorphine; azotate d'argent et pierre infernale; atrophine et ses sels; belladone et ses préparations; caféine et ses sels; cantharide et ses prépara-

tions ; chloral ; chlorate de potasse ; chloroforme ; codéine ; colchique et ses préparations ; coloquinte et ses préparations ; créosote ; vitriol bleu et préparations de cuivre ; digitale et ses préparations ; digitaline et ses préparations ; eau de laurier-cerise et essences ; eau d'amandes amères et essences ; éther sulfurique ; gomme-gutte ; graine de ricin ; graine et huile de croton tiglium ; iode et ses préparations ; tartre émétique et préparations anti-moniales ; brome et ses préparations ; iodoforme ; racine d'ipécacuanha ; jaborandi et pilocarpine ; jusquiame et ses préparations ; stramoine et ses préparations ; opium ; morphine et ses sels ; pavot et ses préparations ; hachich et ses préparations ; mercure et ses préparations (précipité rouge, sublimé corrosif, calomel, cinabre, etc.) ; noix vomique et ses préparations ; fève de St-Ignace ; fève de Calabar et calabarine ; picrotoxine et coque du Levant ; staphys aigre ; ellébore blanche ; strychnine, brucine, iqasurine et leurs sels ; véatrine ; cévadille ; préparations d'or ; phosphore et ses préparations ; préparations de plomb ; podophylline ; sabbine ; santonine et semen contra ; rue ; ciguë et ses préparations ; scille et ses préparations ; ergotine et seigle ergoté ; zinc et ses préparations ; ellébore noire.

TITRE LI

INSPECTION MÉDICALE ET ANALYSE CHIMIQUE DANS LES DOUANES

Le Règlement douanier de 1863, rédigé conformément aux Traités de commerce de 1861, a été élaboré par une Commission mixte composée des délégués des Puissances signataires des Traités de commerce.

En 1884, la S. Porte institua une Commission d'inspection (v. LI¹) des boissons et denrées alimentaires et lui donna pour mission d'empêcher l'importation de toutes marchandises de cette nature qui seraient falsifiées ou nuisibles, et d'en effectuer la confiscation.

La liste des marchandises soumises à cette inspection ne cessait de s'allonger, et cette mesure fut encore aggravée en 1891 par l'introduction d'un système d'analyse des eaux minérales et des spécialités médicales importées, qui frappait ces eaux et spécialités d'une taxe dite des banderoles à cause

de son mode de perception. Le même système interdisait l'importation de spécialités médicinales à moins que le secret de leur préparation ne fût révélé en vertu de l'art. 24 du Règlement sur la Pharmacie civile (v. L³), et prescrivait la confiscation d'autres produits d'un caractère dangereux.

Les Missions protestèrent contre cette législation (note verb. id. du 4 mars 1893), comme étant arbitraire, comme ne leur ayant pas été notifiée, et comme constituant une entrave au commerce contraire aux traités en ce qu'elle entraînait la détérioration et la dépréciation des marchandises, augmentait le prix de revient par la perception d'une taxe et occasionnait la destruction des marques de fabrique. Néanmoins, ce régime s'étendait par la suite aux autres marchandises alimentaires et pharmaceutiques; ainsi, sur chaque consignation de vermouth, cognac, champagne, bière, et vins français ou espagnols, etc., il est prélevé par l'analyste soit une bouteille, soit une boîte de chaque espèce pour les comestibles en boîte, et ainsi de suite. Les Missions protestaient constamment contre l'application de telles mesures sans entente préalable avec les Puissances, contre la confiscation et l'exclusion injustifiées, contre le prélèvement du droit de banderoles, et contre les lenteurs qu'elles attribuaient à l'incompétence du personnel et à l'insuffisance de l'outillage douanier (note verb. id. du 15 avril 1899); se basant sur l'origine internationale du règlement douanier, elles proposaient la révision du système de l'analyse par une Commission mixte.

La S. Porte, n'ayant pas voulu admettre une telle intervention étrangère dans son action législative, a chargé une Commission de fonctionnaires ottomans de la rédaction d'un règlement (v. LI²) codifiant les dispositions susmentionnées. Bien que la confiscation y soit remplacée par la réexpédition au lieu de provenance (réserve faite des matières explosibles), et que la taxe de banderoles y soit supprimée, les Missions n'ont pas voulu l'accepter et elles réclament toujours le renvoi de la question par-devant une Commission mixte. En attendant, le Règlement de 1884

a été mis en vigueur et n'a fait que provoquer des controverses continuelles devenues encore plus vives depuis la mise en vigueur du nouveau règlement de 1900 (v. LI^a).

TEXTE LI.

Commission d'inspection, 25 Haz. 1301. Lah.-i-Kav., vol. III,
instructions. 7 juill. 1885. p. 361 (turc).

[traduction non garantie.]

Art. 1^{er}. La Commission est chargée d'inspecter les boissons, les denrées alimentaires, les drogues, etc., d'empêcher la vente de celles de ces substances qui seraient nuisibles à la santé, et de notifier aux autorités compétentes les mesures à prendre dans l'intérêt de la santé publique.

Art. 2. Elle se compose d'un inspecteur en chef, de trois docteurs, d'un pharmacien-chimiste et d'un vétérinaire, d'un pharmacien chargé de l'inspection des drogues à leur arrivée en douane, et de trois inspecteurs dont deux seront médecins, et de deux secrétaires.

Art. 3. La Commission relèvera du Conseil Médical, et de l'Administration médicale civile où tous les rapports des inspecteurs seront contrôlés.

Art. 4. Les inspecteurs veilleront sans relâche à la propreté de la ville, à l'éradication de toute maladie contagieuse, en agissant en tout conformément à la loi des pharmaciens (Dustour, 2817).

Art. 5. Ils dénonceront, après enquête, à l'Administration médicale civile ou au Conseil Médical toute contravention à la Loi de l'Administration Médicale civile (Dustour, 2800) et toute action nuisible à la santé publique ou à celle des particuliers.

Art. 6. Ils inspecteront les établissements de droguistes, parfumeurs, herboristes, et dénonceront la vente de tous médicaments et drogues nuisibles ainsi que des simples délétères.

Art. 7. Ils inspecteront aussi les denrées alimentaires en général, et spécialement le beurre frais, le lard et l'huile d'olive ainsi que les boissons.

Art. 8. Ils veilleront à ce que les produits grassex de fabrique ne soient pas falsifiés, à l'établissement sanitaire des tanneries, des abattoirs, des boucheries, afin de prévenir que la viande ne soit détériorée ni par les mouches ni par la poussière.

Ils feront saisir par le Cercle Municipal toute viande pourrie, toute charogne ainsi que toute charcuterie en provenant, tout poisson gâté, et la charcuterie ou viande qui serait contaminée par la strychnine.

Art. 9. Toute mauvaise viande mise en vente sera confisquée, et procès sera intenté par le procureur général contre le vendeur.

Art. 10. (Cet article se trouve annulé par l'art. 21 de la loi de 1317-1900 (v. LI⁹).

Art. 11. Les inspecteurs dénonceront aux autorités compétentes toute contravention aux dispositions sanitaires du Chapitre III du Code pénal et du Chapitre VIII du règlement des Municipalités (v. LI⁹).

Art. 12. (Cet article se trouve annulé par l'art. 21 de la loi de 1317-1900 (v. LI⁹).

Art. 13. La Commission sera responsable devant le Conseil médical civil.

La Commission formera une sous-commission technique.

L'inspecteur en chef et un inspecteur assisteront aux séances du Conseil médical civil, et le premier seul aux séances du Conseil sanitaire.

La Commission se réunit à l'École de Médecine.

Art. 14. L'inspecteur en chef emploiera les autres inspecteurs selon leurs connaissances spéciales. Il dénoncera toute négligence de leur part.

Les inspecteurs lui soumettront un rapport chaque semaine.

Art. 15. La Commission, se basant sur ces rapports, présentera chaque semaine au Conseil médical civil et à l'Administration sanitaire un rapport indiquant les mesures prises ou à prendre, et en recevra des instructions.

Les inspecteurs fourniront trois rapports, l'un au Conseil médical civil, le second à l'Administration, et le troisième à l'Administration sanitaire, sur toute affaire importante.

Art. 16. La Préfecture de la Ville et l'Administration médicale aideront les inspecteurs dans l'exécution de leurs devoirs.

TEXTE LI⁹.

Inspection et analyse	2 Chab. 1301.	Dust., Zeil, vol. IV, p. 31
chimique,	16 mai 1300.	(ture).
règlement.	28 mai 1884.	Kod., p. 4345 (grec).

[traduction non garantie.]

[Ce règlement a été modifié et en grande partie abrogé par la loi de 1317-1900 dont l'art. 21 laisse en vigueur seulement les prescriptions suivantes ayant trait à l'inspection intérieure.]

Art. 10. Les jours où les inspecteurs ne sont pas de service à la douane, ils inspecteront les pharmacies, les magasins de drogues et de parfumeurs (aktars), soit seuls, soit accompagnés par des agents de la sûreté, et ce de la manière suivante :

Les préparations techniques, gâtées ou falsifiées, les matières nuisibles, ainsi que les drogues prohibées par la loi, seront immédiatement mises sous cachet ; si le propriétaire ne s'oppose pas à leur destruction, son consentement sera inscrit dans le

livre spécial avec le visa de l'inspecteur et la destruction sera accomplie; l'École de Médecine en sera avisée. Mais si le propriétaire s'oppose à leur destruction, lesdites matières seront mises sous cachet et envoyées à l'École de Médecine avec un memorandum.

Les inspecteurs veilleront à ce que les pharmaciens se conforment à la loi sur les pharmacies.

La Commission d'inspection rendra compte chaque mois au Conseil médical civil de ses agissements.

Les inspecteurs peuvent assister à l'analyse par la Commission d'examen des matières envoyées par eux avec un rapport technique comme il est dit ci-dessus.

La Commission d'inspection tient cinq registres: pour les affaires concernant respectivement les douanes, les droguistes, les pharmaciens, les parfumeurs, les pétitions et ordres.

TEXTE LI³.

Examen médical	6 Chev. 1317.	Journaux turcs,
dans les Douanes,	25 Kian. II 1315.	23 févr. 1900 (a. s.).
règlement.	7 févr. 1900.	

[communiqué aux Missions le 3 mars 1900.]

[traduction non garantie.]

Art. 1^{er}. Les articles énumérés ci-dessous sont soumis dans les douanes à une visite hygiénique:

(a) Les préparations chimiques et pharmaceutiques et les spécialités.

(b) Les comestibles et les boissons.

(c) Les savons, les joujoux peints et autres.

Art. 2. L'examen des articles soumis dans les douanes à une visite hygiénique et, au besoin, l'analyse, seront faits avec la plus grande rapidité possible par des fonctionnaires techniques au service des douanes. Aucun frais ne sera perçu pour la première visite. Les banderoles nécessaires seront appliquées gratuitement.

Art. 3. Après la visite douanière réglementaire et l'enregistrement dans les livres des articles précités débarqués dans les douanes, les registres et les échantillons de la marchandise qui seront prélevés en présence du propriétaire et qui seront contenus dans des vases ou flacons en cristal, bien fermés avec leurs propres couvercles et cachetés avec un sceau, seront remis au conseil technique de la douane.

Si après avoir, immédiatement, examiné les échantillons selon les prescriptions de la science et dans l'ordre numérique, ou si après avoir, en cas de besoin, soumis lesdits échantillons, dans un délai de un ou deux jours, à une analyse chimique, les chimistes en permettent l'entrée, ils apposeront leur sceau au bas des

registres et les restitueront. Les marchandises passeront alors en acquittant les droits de douane.

Art. 4. Si les articles examinés sont reconnus falsifiés, altérés ou nuisibles à la santé, les chimistes le constateront par une annotation dans les registres douaniers, qu'ils devront signer.

En ce cas, les échantillons resteront pendant huit jours dans le laboratoire des analyses ; ils seront cachetés de concert avec le propriétaire et devront aussi porter la date de l'analyse.

Art. 5. Les marchandises dont, après visite, l'entrée n'a pas été permise et que la direction douanière arrêterait, seront retournées au lieu de provenance, ou seront envoyées à un autre pays étranger, au choix du propriétaire, qui en sera avisé et devra fournir une garantie.

Art. 6. Si le propriétaire de la marchandise n'est pas content du résultat de l'examen fait par le conseil technique, il devra, dans l'espace de huit jours, à partir de la date marquée sur l'échantillon cacheté, selon les dispositions de l'art. 4, s'adresser à la douane et demander une seconde analyse de sa marchandise par le laboratoire de l'École impériale de médecine.

Les demandes qui seront faites après ce délai ne seront pas acceptées.

Art. 7. Si dans le délai réglementaire le propriétaire demande une seconde analyse de ses articles, les échantillons, conservés dans le laboratoire de la douane seront remis par les directions douaniers, avec les frais d'analyse, payés d'avance par le propriétaire, à l'administration générale des contributions indirectes qui les enverra à la direction de l'École impériale de médecine.

La seconde analyse devra être faite par le laboratoire de cette école, dans un délai maximum de quinze jours et le résultat sera immédiatement notifié à l'administration générale des contributions indirectes.

Art. 8. Dans le cas où l'analyse des articles dans le laboratoire de l'École impériale de médecine donnerait raison au propriétaire, les échantillons seront restitués à l'administration générale des contributions indirectes afin que les frais d'analyse, payés d'avance, soient remboursés à celui-ci. Dans le cas contraire le propriétaire n'aura pas droit au remboursement des frais d'analyse.

Art. 9. Les frais d'analyse sont payés d'après le tarif contenu dans le tome II du Code civil.

Pour les échantillons d'une même espèce de marchandise appartenant à un commerçant, même si ces échantillons sont contenus dans plusieurs récipients, il est perçu seulement le droit d'analyse prescrit pour un seul échantillon. Mais si les échantillons sont de différentes espèces, il est perçu un droit pour chacune d'elles séparément.

Préparations chimiques et pharmaceutiques, spécialités.

Art. 10. L'importation des médicaments dont la composition est inconnue ou qui ne sont pas conformes aux dispositions du 'codex' français, adopté par le Gouvernement Impérial, est interdite (1).

Si les médicaments de composition inconnue ont été adoptés par une académie officielle, le propriétaire doit présenter à la direction de l'École impériale de médecine l'acte d'admission avec la formule et l'échantillon, ou, s'il n'y a pas d'acte d'admission, la formule énonçant la composition du médicament avec l'échantillon. L'importation en sera permise si l'autorisation de l'École de médecine est obtenue (2). Mais il faut que les documents qu'on doit présenter soient visés par les consuls ottomans (3).

Art. 11. Les spécialités suivantes dont l'usage a été reconnu nuisible, soit : cocaïne et ses composés, sulfonal, sérum antituberculeux du Dr. Koch, picrotoxine spécialité de Gneiss, c'est-à-dire les spécialités préparées avec du hachich, et dont l'importation est prohibée, sont restituées sous garantie.

Art. 12. L'entrée des articles tels que : chlorate de potasse, chlorate de soude, nitrate de potasse, nitrate de soude, picrates, nitroglycérine et fulmicoton, est défendue. Ces substances sont confisquées à leur arrivée (4).

Art. 13. Les drogues suivantes comprises parmi les articles prohibés d'après l'article précédent, mais dont l'usage en médecine est obligatoire, tels que : chlorate de potasse, chlorate de soude, nitrate de potasse, nitrate de soude et picrates, seront fournies par l'entremise de la Grande Maîtrise de l'artillerie aux prix originaux, et dans des quantités qui seront fixées par l'École impériale de médecine pour chaque pharmacie et pour chaque attar.

Pour les usages dans les divers arts et métiers, les quantités seront fixées par les départements compétents.

Cependant, l'entrée des pastilles de chlorate de potasse, et des autres préparations analogues, en forme de spécialités, qui ne

(1) Il a été dernièrement question d'élaborer un Codex ottoman.

(2) L'importation est interdite de tout médicament dans la composition duquel entre un des produits chimiques mentionnés à l'art. 11.

Cette interdiction ne s'applique pas aux articles de toilette ni aux globes contre l'incendie.

(3) Les prospectus accompagnant les spécialités pharmaceutiques ou médicales et les autres articles de provenance étrangère, collés ou roulés sur les boîtes, cartons et flacons de ces produits, seront comme par le passé exempts du droit de timbre (v. circ. de l'adm. de la Dette).

(4) La S. Porte,
note verb. circ. 4 août 1901.

[extrait.]

'Tout article arrivé par la voie régulière à la douane et dont l'importation n'est pas permise n'est pas susceptible de confiscation mais sera réexpédié par l'importateur.'

peuvent être employées pour la préparation de matières explosibles, est permise.

Comestibles et boissons.

Art. 14. N'est pas permise l'entrée des huiles arrivant en douane, qui, après analyse, sont reconnues comme n'étant pas bonnes à manger, parce qu'elles contiennent des matières nuisibles, ou sont soit rances soit altérées. Cependant ces huiles peuvent entrer, après avoir été colorées pour être employées dans les arts, aussi bien que les huiles de coton et autres huiles végétales analogues, ainsi que les huiles d'olive et de sésame, mélangées avec les huiles précitées.

Art. 15. N'est pas permise l'importation des farines arrivant en douane lesquelles, après analyse et examen, sont reconnues comme ne contenant pas 9 % de gluten au minimum ou qui n'ont pas un degré d'élasticité minima de 25 degrés d'après les indications de l'appareil spécial; ces farines sont réexpédiées à l'étranger^(*).

Art. 16. L'importation des cafés et thés colorés ou falsifiés avec des matières nuisibles ainsi que des cafés et thés artificiels est défendue. Ces articles sont également réexpédiés.

Art. 17. Les comestibles et boissons, les sucres et sucreries peintes et les autres substances alimentaires qui sont nuisibles à la santé sont réexpédiés aux endroits de provenance.

Les comestibles tels que sardines, fromages et autres articles analogues qui seraient altérés ou moisissés seront détruits conformément à la loi.

Art. 18. N'est pas permise l'entrée des boissons alcooliques qui sont mélangées avec de l'acide salicylique pour être conservées, qui sont colorées ou qui contiennent des substances nuisibles destinées à accentuer leur force.

Les formalités douanières pour les boissons, telles que le champagne, de fabriques renommées, de prix élevé et dont les étiquettes énoncent la qualité, sont faites directement par les préposés douaniers.

(*) La S. Porte aux Missions, 26 janv. 1899.
note verb. circ.

[extrait.]

'Le passage en douane n'est pas permis aux blés et farines de provenance ottomane ou étrangère qui auraient moins de 9 % de gluten, et dont le gluten n'atteindrait pas le minimum de 25 % d'élasticité (appareil de Bolant).

Un délégué consulaire assistera à l'analyse à laquelle seront soumises en douane les farines arrivant à l'adresse de sujets étrangers.

Les Missions de la France et des États-Unis ont, d'ailleurs, protesté contre cette analyse dans la forme qu'elle a revêtu dans le règlement.'

Savons, joujoux peints et autres.

Art. 19. Pour obtenir l'autorisation d'entrée, les savons arrivant en douane devront ne pas contenir plus d'un demi pour cent de soude caustique et être libres de silicate de soude, de chaux, de talc et d'autres artifices caustiques analogues.

Art. 20. Ne seront pas importés les joujoux, les papiers et autres enveloppes servant à l'emballage de comestibles s'ils sont colorés avec des matières toxiques tels que les composés du plomb, du chrome, du mercure, du cuivre, de l'antimoine et de l'arsenic, avec du bleu de Lyon, de l'aniline et autres substances préparées avec du goudron de houille.

Art. 21. Les dispositions relatives aux formalités douanières de la loi du 16 mai 1300 (6 Chab. 1301), concernant les devoirs des inspecteurs des articles de médecine, et les instructions en date du 25 juin 1301 (24 Ram. 1302) concernant les devoirs de la commission de l'hygiène publique, seront annulées à partir de la date de l'application du présent règlement sauf en ce qui a trait aux inspections intérieures.

Art. 22. Cinq chimistes et deux médecins, relevant constamment de l'Administration générale des contributions indirectes seront en service dans le laboratoire de la douane de Constantinople. Ils rempliront leurs fonctions de concert et ne seront pas assujettis à d'autres tâches.

Art. 23. Les dispositions du présent règlement sont aussi applicables dans les douanes des provinces. Seulement, dans les endroits où il n'y a pas encore des chimistes, les analyses seront faites par les médecins municipaux.

Art. 24. L'Administration générale des contributions indirectes est chargée de l'application du présent règlement.

TITRE LII^A

ADMINISTRATION GÉNÉRALE DES DOUANES ET CONTRIBUTIONS INDI- RECTES (Ressoumat Emaneti)

Cette Administration est indépendante. Elle est dirigée par un Directeur Général aidé par un Sous-Secrétaire d'État (mustéchar), d'un Conseiller (mouchavir), d'un chef-comptable (mouhassébedji), ainsi que par un Conseil (Djémiet-i-Roussoumié) de 30 membres.

L'Administration centrale est organisée en Bureaux du Secrétariat, des Archives, de la Traduction, du Contrôle, du Personnel, des Manifestes, du Conseil, du Mustéchariat et de la Comptabilité⁽¹⁾.

Elle comprend les Directions suivantes :

1. Les deux Directions des grandes Douanes de Stamboul et de Galata, chacune comprenant deux douanes : (a) d'importations ; (b) des marchandises indigènes et des exportations ;
2. Douane de la Gare (Sirkedji) ;
3. Douane des Céréales et Spiritueux, sur les quais de Galata ;
4. Douane des Bois (kéresté ghumrughu) à Oun Kapan ;
5. Douane de la Houille (Maaden keumuru ghumrughu) ;
6. Douane des Fruits (Meivahoch ghumrughu) ;
7. Douanes des environs de la Capitale ;
8. Service des Colis postaux à la Grande Douane de Galata.

⁽¹⁾ Pour l'organisation de cette Administration, voir le règlement du 2^e Reb. I, Dust., vol. II, pp. 546 et 565 ; Kod., pp. 4045 et 4052.
Pour une liste des Douanes dans l'Empire v. Dust., Zail., vol. II, p. 157.

Une Censure des livres est exercée aux douanes de Stamboul, de Galata et de Sirkedji, par des fonctionnaires du Ministère de l'Instruction Publique.

Depuis la concession des revenus indirects à l'Administration de la Dette Publique Ottomane, l'Administration des Douanes et Contributions Indirectes ne s'occupe plus que de l'encaissement des droits de douane.

TITRE LII^B

DROITS DE DOUANE

Les Capitulations accordées aux Puissances étrangères leur avaient reconnu le droit de commercer dans l'Empire. D'abord ce privilège, et surtout le droit d'exportation, fut soumis à des restrictions nombreuses ; en effet, les premières Capitulations énuméraient limitativement les produits susceptibles d'exportation. A mesure que les relations commerciales avec l'étranger se développaient, de règle la prohibition devenait exception, et le principe de la libre exportation se trouva généralisé dans l'art. 56 de la Capitulation française de 1740⁽¹⁾.

La prohibition des exportations, il est vrai, se maintient encore à titre d'exception comme mesure économique, de portée locale et provisoire, notamment dans le cas de céréales en temps de disette⁽²⁾, mais en tant que principe politique, elle a été abandonnée en 1838 dans le Traité de commerce de Balta-Liman, art. 2⁽³⁾ ; le principe de la

(1) La Capitulation de 1740, art. 56, reconnaît aux Français le droit d'exporter toutes les marchandises 'qu'ils ont coutume de charger pour leur pays à l'exception de celles qui sont prohibées.'

(2) Les exportations prohibées le plus souvent sont le blé, le maïs, le bois et les chevaux.

(3) Traité de commerce de 1838, art. 2, reproduit par les Traités de commerce de 1861 :

'Les sujets de . . . ou leurs ayants cause pourront acheter dans toutes les parties de l'Empire Ottoman, soit qu'ils veuillent en faire le commerce à l'intérieur, soit qu'ils se proposent de les exporter, tous les articles sans exception provenant du sol et de l'industrie de ce pays. La S. Porte

liberté de l'importation a été consacré dans ce même Traité et la prohibition à l'entrée en Turquie n'a survécu et ne se manifeste plus qu'en quelques mesures de police et de santé publique.

Avant le Tanzimat et les Traités de 1838, le système des Contributions Indirectes de l'Empire n'était pas organisé sur une base économique. Il peut être résumé ainsi : droit d'importation (amédié), droit d'exportation (raftié), douane intérieure (mazdérié), droit de transit (mourourié), droit d'autorisation (rouhsatié), et octrois (ihtissabiyé). Les quatre premiers seuls étaient des droits douaniers proprement dits, mais aucune distinction exacte n'était encore établie ni entre les marchandises étrangères et indigènes, ni entre le commerce étranger et le commerce intérieur. Les droits étaient calculés quelquefois sur la valeur et quelquefois sur le poids, mais leur montant était fixé par les Capitulations. Les Capitulations françaises de 1673 avaient réduit le montant du droit de douane de 5% *ad valorem* à 3%; ce dernier taux fut maintenu par la Capitulation française de 1740.

Le Traité de Commerce de Balta-Liman conclu avec l'Angleterre en 1838, et suivi d'actes similaires avec d'autres Puissances, fixait de nouveau le droit à 5%, comprenant un droit d'entrée et de transit de 3% plus 2% perçus à la vente des marchandises. Le droit d'exportation était en même temps fixé à 12%; ce droit représentait l'ancienne taxe d'exportation de 3% établie par les Capitulations et majorée de 9% comme compensation des anciennes taxes de commerce intérieures, et était perçu à raison de 9% à l'arrivée au port d'embarquement et de 3% lors de l'embarquement même. Cela revenait à un droit d'exportation de 12%, chiffre exorbitant et qui devait retarder le développement de l'agriculture et de l'industrie du pays; il ne pouvait manquer aussi de restreindre le commerce étranger alors gravement entravé par le système d'affermage

s'engage formellement à abolir tous les monopoles qui frappent les produits de l'agriculture et les autres productions quelconques de son territoire.'

des douanes qui permettait aux fermiers d'exploiter le mouvement commercial dans leurs propres intérêts. En fin de compte, le fisc ne profitait pas d'un tarif exorbitant dont pâtissait la prospérité générale du pays.

Néanmoins les Traités de 1838 ont rendu un important service aux intérêts économiques du pays en supprimant les monopoles d'achat⁽⁴⁾. Ni la S. Porte ni les Puissances ne voulurent attendre la fin de la période de 28 ans pour la revision de ces Traités de 1838, et déjà en 1861, dans la 21^{me} année, on en entreprenait la revision.

Les Traités de Commerce de 1861⁽⁵⁾ réduisaient à un taux plus raisonnable le droit sur les exportations, mais par contre les intérêts du fisc exigeaient un relèvement du droit d'importation. Par l'art. 4, le droit sur les produits originaires de l'Empire destinés à l'exportation en pays étranger est réduit à 8 %; ce taux sera abaissé de 1 % chaque année jusqu'à ce qu'il ait été ramené au chiffre définitif de 1 %; ainsi depuis 1869 le droit sur les exportations n'est plus que de 1 % sur la valeur des produits originaires de l'Empire⁽⁶⁾. Les marchandises réexpédiées dans d'autres pays après avoir été importées sont soumises par l'art. 8 à un simple droit de transit, fixé primitivement à 2 % pour être abaissé à 1 % au bout de la huitième année.

L'art. 5, porte que les marchandises importées dans un port ottoman et qui n'ont pu y être vendues seront con-

(4) Pour se procurer de l'argent, le Gouvernement imagina d'interdire l'achat de certaines céréales à moins que l'acheteur ne se fût muni au préalable de permis ou tezkérés que le Trésor ne cédait que contre argent comptant. Les Gouverneurs se firent céder à leur tour le droit de vendre ces tezkérés, et ainsi le commerce de la plupart des céréales fut limité à la catégorie des Pachas ou des grands pouvoirs de la capitale. Les excès qui s'ensuivirent furent tels qu'en très peu de temps ils amenèrent un amoindrissement considérable des surfaces cultivées et un commencement de dépopulation des campagnes (Du Velay, 'Histoire Financière de la Turquie,' p. 61).

(5) Conclut avec la France d'abord, ensuite avec la Belgique, le Danemark, la Suisse, la Grande-Bretagne, l'Italie, les Pays-Bas, l'Autriche-Hongrie, la Russie, la Suède et Norvège, l'Espagne et les États-Unis.

(6) En vertu de l'art. 10 du Traité, le sel et le tabac sont exemptés du droit d'exportation, en compensation de la prohibition d'importer les sels et tabacs étrangers en Turquie. A titre d'exception, le droit d'exportation pour les chevaux est de £15 par tête.

sidérées comme marchandises de transit si elles sont réexportées dans un délai de six mois ; dans ce cas, si elles ont acquitté le droit de douane de 8 %, le propriétaire pourra reprendre de la douane la différence entre ce droit et le droit de transit, soit 7 %.

L'art. 7 des Traités exempte du droit de transit les marchandises étrangères passant par les Détroits du Bosphore et des Dardanelles soit directement soit après avoir été transbordées soit après avoir été déposées à terre pour un temps limité, à Constantinople dans les magasins de la Direction des douanes ou sous sa surveillance directe dans les autres ports.

L'art. 5 des Traités déjà cité relève le droit d'importation de 5 % à 8 % 'sur la valeur des articles à l'échelle,' c'est-à-dire que la fixation de la valeur doit se faire (*) sur la base du prix courant sur le marché, déduction faite de 10 % dont 8 % en représentation des droits de douane et 2 % pour les frais de transport. L'application de ces droits *ad valorem* exige de la part des douaniers une intégrité parfaite et une grande expérience commerciale ; aussi les Puissances, craignant des taxations arbitraires, ont-elles stipulé qu'en cas de désaccord sur la valeur réelle d'une marchandise, le propriétaire pourra s'acquitter en nature ou que, si le caractère de l'objet ne le comporte pas, le propriétaire aura la faculté de le céder à la douane au prix auquel il a été évalué. Ce système, bien que raisonnable, n'est pas irréprochable (8).

Pour remédier autant que possible aux difficultés de l'évaluation, des Tarifs particuliers, au nombre de onze, ont

(*) Suivant l'interprétation donnée à cet article par les Missions, cette valeur doit être appréciée sur le prix de revient de la marchandise augmenté des frais de transport ; la S. Porte prétendit qu'on devait y ajouter aussi le bénéfice probable du marchand, mais reconnaissant probablement l'impossibilité d'estimer un élément aussi variable elle a fini par accepter la première interprétation.

(8) 'La douane subit de lourdes pertes par la revente des marchandises, alors que, d'autre part, les importateurs éprouvent par ces ventes une concurrence gênante ; en outre, la nécessité de dépareiller leur marchandise pour le payement en nature peut leur causer de sérieux inconvénients' (Morawitz, p. 84).

été conclus avec les Puissances signataires, pour fixer d'avance la valeur de certains articles ; mais l'application de ces tarifs n'a fait qu'aggraver la confusion. En effet, certaines ambiguïtés dans les Tarifs mêmes, la prétention des négociants de choisir parmi les tarifs, qui étaient tous différents, celui qui leur convenait le mieux, et la question de décider si le choix du tarif serait réglé par la provenance de la marchandise ou par le pavillon du navire, eurent pour résultat vers 1885 l'abandon des tarifs et un retour au régime *ad valorem* tout pur^(*).

L'agriculture et le commerce trouvaient bien leur avantage dans les Traités de 1861, mais le système de tarification uniforme *ad valorem* avait un vice capital pour ceux qui voulaient développer l'industrie du pays ; en effet le droit d'importation de 8 % dans son application aux manufactures étrangères, offrait une protection insuffisante pour encourager les industries ottomanes, tandis que dans son application aux matières premières étrangères dont il augmentait le prix, ce droit désavantagea les industries ottomanes dans leur concurrence avec l'étranger. Pénétré de cette considération, le Gouvernement Ottoman ne se contenta pas du régime établi en 1861 et il n'a jamais cessé d'en poursuivre la modification. Les traités conclus avec l'Angleterre et l'Italie étaient résiliables au bout de sept ans, les traités avec la France, l'Allemagne et l'Autriche étaient valables pour 28 ans mais sujets à une révision au bout de la quinzième et de la vingt et unième année. En raison de ces dispositions, le Gouvernement Ottoman a essayé de modifier les traités, d'abord en 1877 et ensuite en 1883, mais sans succès. Il est vrai qu'il dénonça, aussitôt expirés, les traités avec l'Angleterre et l'Italie ; mais ces Puissances réclamaient le traitement de la nation la plus favorisée, faute de quoi elles menaçaient de faire retour au régime douanier des Capitulations. Les Traités

(*) Il est à noter, à propos des tarifs, que la Turquie fait partie de l'Union Internationale pour la publication de tarifs douaniers comme signataire de la Convention de Bruxelles du 5 juill. 1890.

de 1861 sont tous échus depuis 1890, mais le régime qu'ils établissaient a été maintenu à titre provisoire et comme *modus vivendi*, en attendant une entente générale sur les dispositions de nouveaux Traités.

TITRE LI^c

NOUVEAUX TRAITÉS DE COMMERCE

La situation actuelle (1903) est la suivante : la Turquie a réclamé depuis 1883 comme bases de toute entente : le remplacement du principe du droit unique de 8 % sur la valeur par des droits sur le poids ou par des droits spécifiques fixés par un tarif universel sur une échelle de 8 % à 20 %, le paiement des droits en or, la faculté d'établir quelques monopoles (alcool, pétrole, allumettes, papiers de cigarettes, cartes à jouer), un droit de port sur les marchandises débarquées et dont le produit sera affecté à l'entretien du port ; comme compensation, elle offre la suppression du droit de transit.

Déjà avant 1890, le nouveau tarif spécifique avait été signé par les Puissances, sauf la Russie ; mais les négociations pour les nouveaux Traités de Commerce n'ont pas encore abouti, excepté dans le cas de l'Allemagne ; mais le Traité de Commerce avec l'Allemagne, quoique signé le 26 août 1890, n'entrera pas en vigueur tant qu'une nation quelconque continuera à jouir du traitement plus favorable établi par le régime des Traités de 1861.

La lenteur des négociations s'explique par la politique suivie par les Missions, subordonnant leur acceptation des charges sérieuses qui seraient imposées à leurs intérêts commerciaux par les nouveaux Traités à des concessions non moins importantes de la part de la S. Porte. Cette dernière était d'autant moins portée à faire droit à ces prétentions que le Décret de Mouharrem (art. 8, § 3) attribuait au service de la Dette Publique Ottomane l'excédent des

recettes des douanes résultant de la modification du taux des taxes en cas de revision des traités de commerce.' Cet obstacle à la conclusion des nouveaux Traités vient d'être écarté par le Décret-annexe du 14 septembre 1903 dont l'art. 7 donne au Gouvernement un intérêt dans les excédents des recettes nettes de la Dette Publique, à raison d'une proportion de 75 %⁽¹⁾.

Parmi les demandes présentées par les Missions comme conditions à la signature des nouveaux Traités de Commerce, on peut citer des réclamations au sujet du règlement douanier, au sujet de l'analyse chimique, au sujet de la loi sur les mines, etc. Impatienté de toutes ces lenteurs, le Gouvernement Ottoman a essayé de stimuler un peu le progrès des négociations en faisant craindre un recours à l'arbitraire; au printemps de 1900, il menaça de porter le droit de 8 % à 11 %, et fit prévoir au printemps de 1901 la mise en vigueur du tarif spécifique; ces démarches ont été renouvelées depuis mais sans résultat⁽²⁾. Il a pris dernièrement une mesure plus pratique en formant un Bureau où les employés destinés à appliquer le tarif spécifique peuvent en étudier les détails.

(1) L'augmentation de revenu annuel, à réaliser par le remplacement du droit actuel de 8 % par le tarif spécifique déjà élaboré, peut être estimée à près de £1500,000. En estimant la valeur totale annuelle des importations à £1200,000,000, et en considérant le tarif comme élevant de 8 % à 13 % en moyenne le droit sur les importations, on arriverait à une moyenne de £11,000,000 d'augmentation totale sur les droits de douane annuels; il faut en déduire les droits de douane intérieurs, d'exportation et de transit, qui seraient abolis par les nouveaux Traités.

Notons, au sujet des recettes des douanes ottomanes, que les recettes des cinq Directions des Douanes d'Andrinople, Salonique, Smyrne, Beyrouth et Brousse, sont depuis 1886 affectées au service d'un Emprunt dit 'Emprunt Douanes' portant en principe 5 % d'intérêt. Cet Emprunt 5 % 1886 a été converti en un Emprunt 4 % (500 francs d'anciens titres valant 581 fr. 40 des nouveaux) par une Convention passée le 15 oct. 1902 avec la Banque ottomane; celle-ci prit ferme les nouvelles obligations à 80 % et les émit à Paris à 86 %. L'amortissement de l'Emprunt Douanes 4 % 1902 doit être complet au bout de 56 ans, soit par voie de rachats en bourse tant que les titres sont cotés au-dessous du pair, soit à défaut par voie de tirages semestriels.

(2) La question d'augmenter de 3 % les droits d'entrée est de nouveau depuis quelque temps sur le tapis, et à l'heure de mettre sous presse des négociations suivies sont en voie pour arriver à ce résultat (avril 1905).

TITRE LIIP

LÉGISLATION DOUANIÈRE

Une des questions les plus importantes sur lesquelles les négociations pour les nouveaux Traités de commerce ont porté, est celle des formalités douanières ; et, en effet, dans quelques cas la reprise des négociations a été subordonnée à une entente à ce sujet.

En 1892, deux ans après la signature du Traité allemand, la S. Porte promulgua, sans s'être préalablement concertée avec les autres Puissances, un règlement douanier calqué sur celui annexé au Traité allemand. Les autres Missions, n'ayant pas voulu accepter un règlement sur lequel elles n'avaient pas été consultées, et l'Allemagne bénéficiant du traitement de la nation la plus favorisée, les dispositions de ce règlement n'ont force exécutoire qu'en tant qu'elles sont appliquées comme mesures d'ordre intérieur et non contraires aux actes internationaux en vigueur. La même année, un règlement sur le traitement des marchandises transportées par chemin de fer a été mis en vigueur sans avoir été communiqué aux Missions ; il est aujourd'hui appliqué quoique n'ayant aucune force légale à l'égard des étrangers (1).

Il est évident qu'une législation douanière définitive et déterminée n'existe pas ; le régime actuel n'est qu'un *modus vivendi* composé du provisoire et de précédents, toléré par la S. Porte, les Puissances et le public comme un pis aller. Il est par conséquent très difficile de constituer la législation douanière par des documents faisant

(1) Ces deux règlements ont été publiés ci-après à titre de renseignement. D'ailleurs, bien que, *de jure*, ils soient de très peu d'importance, *de facto*, leurs dispositions sont appliquées. De plus, ces deux règlements, en codifiant jusqu'à un certain point la législation douanière du pays ont l'avantage d'exposer sous une forme commode les détails d'un régime douanier que l'on ne pourrait reconstituer autrement sans recourir à une masse de circulaires et de règlements spéciaux.

autorité ; cette législation consiste en règlements et circulaires, dont la plupart n'ont jamais été publiés et dont une grande partie n'a jamais été communiquée aux Missions.

Il s'agit d'abord de donner une vue d'ensemble de l'état actuel de la législation douanière dans ses grandes lignes, et ensuite d'y ajouter les textes des documents qui paraissent les plus propres à fournir des renseignements utiles sur les détails.

(a) Droits d'importation.

Toute marchandise ^(*) arrivant en Turquie de l'étranger acquitte un droit de douane de 8 % *ad valorem* quelles que soient son origine et sa nature ^(*).

(b) Estimation.

La fixation de la valeur devait se faire sur la base du prix courant sur le marché turc, les droits se percevant sur ce prix convenu après déduction de 10 % dont 8 % en représentation des droits de douane et 2 % pour les frais de transport.

Certaines marchandises donnant lieu à des importations continuelles sont taxées d'après une valeur uniforme adoptée par la douane et admise par le commerce. Pour les autres marchandises, les estimateurs de la douane examineront les factures d'origine si elles sont présentées mais ne s'engagent pas à en tenir compte, qu'elles soient

(*) Depuis quelque temps, ce droit est également perçu sur la valeur des emballages des marchandises.

(*) (a) Un tarif spécial est appliqué pour quelques objets de valeur (v. LII^{bis}).

(b) Les marchandises persanes introduites par les Persans ne payent que 6 %.

(c) Pour les relations commerciales avec la Bulgarie, la Serbie, la Roumanie et l'Égypte, v. LIV.

(d) Les certificats d'origine sont exigés dans le cas où un tarif différentiel serait imposé sur les produits d'un État exclus du droit au traitement de la nation la plus favorisée. C'est ainsi qu'en conséquence d'un tarif douanier exceptionnel imposé aux produits grecs, des certificats d'origine ont été exigés de certaines marchandises du 28 juill. 1900 jusqu'au 1^{er} juill. 1900. Ces certificats devaient être légalisés par le Consul ottoman ou par l'autorité locale du port de départ (Pa. 50) et par la douane à Constantinople (Pa. 6 pour timbres). Les colis postaux et effets personnels des voyageurs en étaient exemptés (note verb. circ. 4 juill. 1900).

légalisées ou non. Si la valeur indiquée par les factures est acceptée, ce montant est majoré de 10 % de bénéfice et frais, et c'est sur ce total que les droits sont perçus.

Sauf pour les produits dont la valeur a été déterminée par l'accord tacite entre la douane et le commerce comme il est dit ci-dessus, et pour ceux dont le prix de facture a été accepté par la douane, le réceptionnaire de la marchandise a toujours le droit, s'il trouve l'estimation trop élevée, de payer en nature (ainène) c'est-à-dire de donner en paiement du droit de douane une partie des marchandises équivalant à 8 %.

(c) Paiement en nature.

Souvent la menace d'un paiement en nature suffit pour amener une entente ; si le paiement en nature se réalise, le négociant choisit la moitié des marchandises à céder en paiement (soit 4 %) et la douane l'autre moitié. Ces marchandises doivent être remises emballées⁽⁴⁾. La douane évite autant qu'elle le peut de recevoir des règlements en nature et, lorsqu'on acquitte les droits en espèces, elle bonifie les 10 % du total de ces droits. Cette bonification est, du reste, escomptée dans l'estimation.

(d) Paiement par vente.

Pour les colis postaux⁽⁵⁾ et les objets uniques dont la nature ne permet pas d'acquitter les droits en nature, le marchand a le droit, à défaut d'entente sur l'estimation, de laisser l'objet à la douane au prix auquel elle l'a évalué. La douane déduit alors de son estimation le montant des droits, soit 8 %, et rembourse le reste de la valeur au marchand.

(4) Par conséquent les produits dont les emballages doivent faire retour (bière, vina, ciment, etc.) payent un droit de douane bien supérieur à 8 %, la valeur des emballages atteignant quelquefois celle de la marchandise.

(5) Les colis postaux ne sont pas soumis à un régime spécial quant aux droits d'importation. Une section spéciale de la douane de Galata est consacrée à ce service (pour les autres franchises, v. LII¹ et LII²).

(e) Limitations de l'importation.

L'importation des tabacs et du sel est limitée par les monopoles. Les seuls monopoles qui existent⁽⁶⁾ et qui ont pour objet ces articles, sont administrés par la Régie des Tabacs et la Dette Publique Ottomane.

L'entrée du sel est interdite⁽⁷⁾ ainsi que celle des tabacs à fumer ; l'importation des cigares et des tabacs à fumer et à mâcher est soumise à un droit de 75 % sur la valeur indiquée par la facture qui l'accompagne. Si les experts de la Régie trouvent le prix trop bas, cette Administration garde les cigares, etc., et en rend la valeur indiquée dans la facture plus une majoration de 10 %. L'entrée du tumbéki est soumise à un droit spécial. [Pour ces monopoles v. vol. V.]

L'entrée des marchandises manifestées sous une désignation inexacte est interdite (v. textes suivants), ainsi que celle de tout produit faussement dénommé⁽⁸⁾.

Les produits alimentaires et les médicaments sont soumis à un examen et les chimistes exigent un certificat du fabricant étranger donnant la composition exacte du produit et légalisé par le Commissaire de police de son quartier et par le Consul ottoman dont le visa coûte 12 francs (v. LI³).

Les marchandises reconnues sophistiquées ou nuisibles à la santé sont dénaturées de manière à ne plus pouvoir être consommées et sont ou renvoyées ou confisquées. En cas de renvoi de la marchandise, il faut verser la valeur totale ou fournir un garant solvable pour cette somme ;

(6) Dans le Traité de commerce signé avec l'Allemagne, le Gouvernement Ottoman s'est réservé le droit d'établir des monopoles sur les allumettes, les cartes à jouer, le papier à cigarettes et le pétrole.

Plusieurs tentatives faites pour introduire ces monopoles sans attendre la signature des nouveaux Traités se sont heurtées à l'opposition des Missions qui les considèrent comme des entraves à la liberté de commerce accordée par les Capitulations.

(7) Excepté le sel de table en flocons.

(8) Par exemple, est interdite l'introduction d'huile de sésame dénommée huile d'amandes douces (Bulletin de la Ch. de Comm. française, n° 135, 30 juin 1898).

un délai est accordé et, avant son expiration, on doit remettre à la douane un document, légalisé par le Consul de Turquie (12 francs), certifiant la rentrée de ce produit à son point de départ et indiquant le poids. Faute de présenter cette pièce, le dépôt est confisqué.

Il n'existe pas de nomenclature des articles prohibés. Certaines interdictions sont momentanées, d'autres peuvent se produire du jour au lendemain. En dehors des prohibitions déjà mentionnées, il est interdit d'importer : des substances alimentaires nuisibles (v. LI², *passim*) ; des substances chimiques mentionnées dans les arts. 11 et 12 du LI³ ; des machines à l'adresse des compagnies établies à la capitale pour lesquelles la permission du Ministère du Commerce n'a pas été obtenue (décision du Conseil d'État publiée le 18 juillet 1898) ; des munitions de guerre et armes (v. XXVII³) (9) ; et, en général, tout produit qui pourrait être considéré comme nuisible à la santé publique, contraire aux bonnes mœurs, à la morale et au respect dû aux autorités et aux religions (10).

(*) Excepté les douilles vides, les capsules, les armes de chasse et de luxe (y compris les pistolets Flobert).

(10) La liste ci-après de quelques-unes des importations interdites donnera une idée générale de l'application de ces principes :

Aniline et tout produit coloré d'aniline dans n'importe quelle proportion (Bulletin de la Ch. de Comm. française, n° 187, oct. 1902, p. 608).

Automobiles.

Caractères d'imprimerie non adressés à une imprimerie autorisée (v. XXVIII², note 1).

Balles et leurs accessoires (v. Munitions).

Chlorate de potasse est confisqué et une amende de Fr. 20 par kilo est imposée (Bulletin de la Ch. de Comm. française, n° 146, mai 1899, p. 994, et art. 12, LI³).

Cocaine (Bulletin de la Ch. de Comm. française, n° 159, juin 1900, p. 152).

Conserves alimentaires altérées (la douane réclame le droit d'ouvrir 8 % des boîtes pour examen) (Bulletin de la Ch. de Comm. française, n° 193, juin 1903, p. 1143).

Electricité : tout appareil excepté les sonneries et leurs accessoires (Bulletin de la Ch. de Comm. française, n° 159, juin 1900, p. 951).

Emblèmes, tels que les armes Impériales, versets du Koran, etc.

Farines ayant moins de 9 % de gluten sec et de 25 % d'élasticité (v. art. 25 du LI³).

Huile de coton : sa présence seule dans un corps, par exemple dans la margarine, suffit pour en entraîner l'exclusion (note verb. circ. du 13 déc. 1886).

Huile de ricin pour graissage des machines, à moins qu'elle ne soit

(f) Droits d'emmagasinage (ardié).

La franchise de magasinage est d'une semaine. Ce délai passé, les marchandises emmagasinées payent : pour la première semaine, 10 paras par colis par jour ; pour la deuxième semaine, 20 paras par colis par jour ; pour la troisième semaine et jusqu'à une année, 30 paras par colis par jour.

Les colis pesant plus de 2 quintaux (114 okes) payent double : ceux pesant plus de 4 quintaux (228 okes) payent triple, au delà de 6 quintaux (342 okes) ils payent quadruple, et ainsi de suite.

Lorsqu'il est prouvé que le montant des magasinsages dus atteint ou dépasse la valeur de la marchandise, une réduction de la moitié de l'ardié est accordée.

Le magasinage est compté à partir de la date de l'arrivée du navire ; la durée du magasinage comprend le temps mis à décharger et même le temps qu'elles restent sur les allèges, de sorte que si ce débarquement est prolongé pendant plus d'une semaine, la marchandise payera un magasinage dû avant même d'être entrée aux magasins de la douane.

Les marchandises en transit qui sont réexpédiées sans avoir payé le droit d'entrepôt de la douane jouissent d'une franchise de magasinage d'un mois ; après ce délai, elles sont soumises au tarif précité.

Les marchandises en transit, trop encombrantes pour être entreposées dans les locaux de la douane, sont autorisées à séjourner, sans acquitter les droits, dans des magasins à double clef dont la douane possède une clef et qui ne peuvent être ouverts qu'en présence d'un préposé de cette administration. La douane tient une sorte de

colorée en rouge (Bulletin de la Ch. de Comm. française, n° 140, nov. 1898, p. 117).

Jambons et lard : leur importation est interdite, mais cette prohibition est éludée (Bulletin de la Ch. de Comm. française, n° 159, juin 1900, p. 961).

Mèches à mines (ibid., n° 159, p. 961).
Téléphones.

compte courant avec les principaux transitaires dans lequel elle enregistre les entrées et les sorties, et il est perçu un droit d'ouverture qui ne doit pas dépasser Ps. 20.

(g) Droit de transit.

Les marchandises importées dans l'Empire et réexpédiées dans un délai de six mois obtiennent à la sortie le remboursement du 7 % sur le droit de 8 % perçu à leur entrée, le 1 % revenant au fisc comme droit de transit. Ce remboursement nécessite des formalités nombreuses.

(h) Transit pour la Perse.

Le droit de transit pour les marchandises à destination de la Perse, introduites par des Persans, est de 6 % ; mais les marchandises persanes pour la Perse transitent pour la plupart sous une protection étrangère quelconque et ne payent que le droit de 1 % mentionné plus haut.

Magasinage. — Tout colis en transit débarqué en douane de Trébizonde jouit d'un magasinage gratuit de 30 jours.

A l'expiration de ce délai, le négociant est tenu de remplir les formalités, dont le détail se trouve plus bas, et de faire plomber chaque colis en payant 50 paras (fr. 0.275) pour chaque plomb. La douane transporte alors ces marchandises dans le magasin du transit — qui est une sorte d'entrepôt réel — ou ces colis ont le droit de séjourner :

Neuf mois à raison de 20 paras (fr. 0.11) par colis et par mois ; 13 autres mois de 40 paras (fr. 0.22) par colis et par mois.

Passé deux ans de séjour la douane confisque les marchandises.

Formalités. — Le négociant qui fait entrer des colis en transit, doit fournir à la douane une déclaration, dite Beyannamé, très exacte de leur contenu. (Marques, numéros, nature, etc.). La douane vérifie l'exactitude de ces déclarations, ouvrant tous les colis de nature différente et 10 % des colis de contenu uniforme ou identique. Si

cette vérification prouve l'inexactitude de la déclaration, tous les colis sont ouverts. Une déclaration incomplète est considérée comme inexacte.

Les cotonnades en balles cerclées ne sont ouvertes que par la tête, sans briser les cercles. Ceux-ci seraient cependant rompus en cas d'inexactitude constatée dans la déclaration.

Expéditions. — Le négociant, qui veut faire une expédition en Perse, indique à la douane le détail des colis qu'il compte expédier par la caravane en partance. La douane remet les colis en question contre une garantie émanant d'un négociant solvable. Cet acte, dûment timbré, comporte la somme évaluée par la douane pour le montant des marchandises expédiées que l'expéditeur s'engage à envoyer en Perse.

La douane donne la liste des colis expédiés et ce *teské* doit être visé par les autorités douanières d'Erzéroum et de Kézelduzé (frontière). Ainsi visé à deux reprises, il doit être restitué à la douane de Trébizonde dans un délai n'excédant pas quatre mois de l'expédition.

Faute de prouver la sortie des marchandises par ce double visa, un droit de 16 % est réclaté à titre d'amende sur les marchandises qui sont censées avoir été vendues en Turquie en contrebande. Une déclaration des Consuls de Turquie en Perse ou des autorités douanières persanes certifiant que les colis sont entrés en Perse, n'est pas prise en considération.

TITRE LII^a

DROIT DE DOUANE INTÉRIEURE

Un des bienfaits les plus importants octroyés à l'Empire par l'administration de Sa Majesté Impériale le Sultan a été la réforme accomplie dans le régime douanier intérieur.

Jusqu'en 1874 les droits de douane intérieure ont été prélevés à raison de 8 % sur les transports par terre et par mer à l'intérieur du pays ; ils imposaient une lourde entrave à toute opération commerciale intérieure ainsi qu'au développement de l'agriculture et de l'industrie. En effet, le producteur indigène se trouvait souvent hors d'état de concourir avec le producteur étranger parce que ses propres marchandises devaient acquitter le droit à nouveau après chaque transformation et sur une évaluation généralement majorée, tandis que les produits étrangers payant aussi 8 % mais ayant la faculté d'acquitter le droit de douane en nature pouvaient ramener l'estimation à un taux équitable.

Un règlement de 1874 (1) exempta les transports par terre de tout droit intérieur et le droit de douane intérieure ne fut plus dès lors appliqué qu'aux transports maritimes. De temps à autre, la situation des transports maritimes bénéficia de quelque nouvelle amélioration par l'exemption de droits accordée à des marchandises particulièrement intéressantes, tels que les produits de l'agriculture ou de l'industrie ottomane et des matières premières qui leur étaient nécessaires.

(1) Règlement du 2 Mouh. 1291 (1874), *Dust.*, vol. III, p. 324 et *Kod.*, p. 473a.

Enfin un Iradé datant du 31 mars 1900 a remplacé le droit intérieur de 8% *ad valorem* par un droit de 2% à affecter au Ministère de la Guerre; ce droit doit être acquitté toutes les fois qu'une marchandise est réexpédiée. Il est toutefois à remarquer que les produits qui avaient été précédemment exemptés des droits de douane intérieure sont par conséquent aussi exemptés du droit de 2% pour armements militaires; ces produits et matières premières sont les suivants :

Sacs et boîtes vides; cuirs, semelles et peaux tannées; graines de vers à soie; machines et instruments aratoires; armatures de navires de commerce ottomans naufragés; graines de canne à sucre; or et argent; produits du Sirmakechané; briques, tuiles, pierres ouvrees, chaux et sable; produits de la fabrique de céramiques; engrais; marcs d'olives; blé, farines, semoules et son; laine, coton, soie et autres matières premières nécessaires à la fabrication de tissus indigènes; chevaux, bœufs et buffles; oignons et paille; œufs, eaux de source, pastèques et charbon; bois, foin, animaux indigènes, 'yaghourt' (lait caillé); légumes frais; bois à l'usage des bâtiments construits sur les côtes de l'Empire; houille d'Héraclée.

Les marchandises étrangères jouissent, en vertu des Traités, du droit de circuler librement dans l'Empire sans avoir à supporter d'autres taxes que le droit perçu à la douane d'entrée. Les Missions ont réussi à faire valoir leurs prétentions en faveur de l'exemption de la taxe de 2% sur les produits étrangers (2). Dans la suite, les

(2) Les Missions à la S. Porte. 19 août 1902.
Note verb. id.

Il est parvenu à la connaissance des Missions par la voie de la presse que l'Administration générale des contributions indirectes a donné aux autorités douanières des instructions portant que les produits étrangers, qu'on fabrique également à l'intérieur, expédiés d'un port ottoman à un autre, payeront la surtaxe militaire de 2% même si l'expéditeur présente un récépissé de la douane attestant qu'il a payé le droit d'importation de 8%.

La perception de la surtaxe en question étant contraire aux stipulations des traités de commerce actuellement en vigueur, les Missions croient devoir déclarer à la S. Porte qu'elles ne sauraient aucunement accepter l'application de la mesure dont il s'agit.

autorités ottomanes ont pendant quelque temps beaucoup entravé la circulation de ces produits dans l'intérieur en exigeant pour chaque envoi des pièces (séné) attestant son origine étrangère.

TEXTE LII¹.

Franchises douanières des consulats étrangers (¹), règlement.	15-27 juill. 1885 (1869).	Dust., vol. II, p. 618 (turc). Kod., p. 4127 (grec). Arist., vol. III, p. 408 (frang.).
--	---------------------------	---

[traduction communiquée aux Missions dans la note verb. circ. du 14 juillet 1869.]

Art. 1^{er}. Les Consuls généraux, Consuls et vice-Consuls, ne faisant pas le commerce, sont exemptés de tous droits de douane

(¹) (a) Franchise douanière des agences consulaires.
La S. Porte aux Missions. 14 juin 1876.
Note verb. circ.

'Le règlement sur la matière élaboré par une Commission mixte composée des délégués des Missions étrangères et transmis à elles par une note verb. circ. du 14 juill. 1869 est des plus précis et ne parle aucunement de l'exemption des droits de douane des agents consulaires. Dès lors des difficultés ne pourraient provenir que de la mention faite par erreur des agents consulaires dans la circulaire de mon Département du 18 avril 1874. Sur la demande de l'Administration générale des Contributions indirectes, je m'empresse de rectifier ce *lapsus calami* afin de ne laisser lieu à aucun malentendu à ce sujet . . .'

(b) Franchises des Consuls non rétribués.
Les Missions à la S. Porte. 11 juill. 1903.
Note verb. id.

'L'Adm. des Contr. ind. à la suite d'instructions reçues du Min. des Aff. Étr. aurait invité les douanes de l'Empire d'assimiler désormais sans exception les Consuls généraux, Consuls et Vice-Consuls non rétribués par leur Gouvernement à ceux faisant le commerce, de sorte que les caisses et colis destinés à leur usage personnel seront soumis aux formalités de l'ouverture et de la visite dans la douane.

'Cette manière de procéder va à l'encontre de l'art. 1^{er} du règlement du 27 juill. 1869 . . . Le règlement ne fait aucune autre distinction que celle entre fonctionnaires consulaires faisant ou ne faisant pas le commerce . . . En conséquence l'Amb. de . . . prie le Min. des Aff. Étr. de provoquer les ordres nécessaires afin que cette mesure soit rapportée.'

pour les objets ou effets destinés à leur usage personnel^(*). Leurs caisses ou colis ne seront soumis à aucune formalité d'ouverture ni de visite.

Art. 2. Les Consuls généraux, Consuls et vice-Consuls, faisant le commerce, sont exemptés des droits de douane pour les objets ou effets destinés à leur usage personnel, jusqu'à la limite d'une valeur annuelle de Ps. 25,000 pour les Consuls généraux, Ps. 20,000 pour les Consuls, et Ps. 10,000 pour les vice-Consuls.

Art. 3. Toutes les caisses ou colis renfermant des objets ou effets destinés aux Consuls généraux, Consuls et vice-Consuls mentionnés aux articles précédents, seront directement débarqués ou transportés à la douane locale.

Art. 4. Les Consuls généraux, Consuls et vice-Consuls non commerçants adresseront à la douane, pour obtenir la franchise des droits, une déclaration, avec la traduction turque en regard, indiquant le nombre des colis, les marques et numéros, la nature, la quantité, et la valeur des objets ou effets, revêtue de leur signature et d'un sceau du Consulat, conformément au modèle ci-joint^(*).

Art. 5. Les Consuls généraux, Consuls et vice-Consuls commerçants adresseront également à la douane une déclaration analogue à celle de l'article précédent. Leurs caisses ou colis seront soumis aux formalités de l'ouverture et de la visite dans les magasins de la douane. Les employés de la douane seront tenus d'observer des égards particuliers dans l'accomplissement de ces formalités.

Lorsque les sommes fixées dans l'art. 2 seront dépassées, les

(*) (a) Le Cahier des charges de la Régie des Tabacs interdit l'importation des tabacs étrangers.

Les Consulates peuvent importer une quantité limitée de tabac en franchise de douane, selon les proportions suivantes :

	Tabac.	Tabac à priser.	Cigares.
Consulats généraux . . .	90 okes	6 okes	4500
Consulats	70 „	5 „	3500
Vice-Consulats	50 „	4 „	2500

(b) Suivant la note verb. circ. de la S. Porte du 4 nov. 1884 l'art. 1^{er} du règlement relatif aux immunités douanières ' ne vise que les objets introduits dans l'Empire et non pas ceux à exporter.'

(*) La S. Porte aux Missions. 8 août 1899.

Note verb. circ.

' Sur l'avis du Conseil d'État les effets arrivant à l'adresse des Consuls étrangers dans l'Empire et ne portant pas de marque ni d'adresse ne seront pas soumis à la taxation douanière si le contenu de la déclaration que ces agents enverront à la douane s'accorde avec celui du manifeste et du connaissement. Dans le cas toutefois où les effets dont il s'agit seraient mentionnés dans les manifestes et les connaissements comme étant destinés non point aux Consuls qui les réclament mais à des commerçants, ils seront assujettis au droit d'importation.'

Consuls généraux, Consuls et vice-Consuls commerçants ne pourront plus retirer leurs caisses ou colis que contre paiement des droits établis.

Il va sans dire que les effets, meubles et autres objets de première installation ne sont pas compris dans les sommes ci-dessus déterminées.

Art. 6. Les Consuls généraux, Consuls et vice-Consuls commerçants seront traités par la douane, à l'égard de leurs marchandises et effets de commerce, sur le même pied que les négociants de la nation qu'ils représentent.

Art. 7. Les caisses ou colis retirés de la douane en franchise de droits seront accompagnés jusqu'au domicile du destinataire par un préposé de l'Administration de la Douane.

Art. 8. Les caisses ou colis des Consuls et vice-Consuls, résidant dans les villes de l'intérieur, seront retirés de la douane de l'échelle, par l'entremise de l'agent représentant sur les lieux la nation du destinataire. Cet agent donnera, à défaut du destinataire, une déclaration provisoire conforme à celle qui est prescrite par l'art. 4.

Les formalités de l'ouverture et de la visite, s'il y a lieu, seront remplies à la douane de l'échelle. L'agent qui retirera, après les formalités dans un nombre de jours déterminé, la déclaration définitive du destinataire, annonçant que les caisses ou colis lui sont réellement parvenus, et à sa présentation, il retirera la déclaration provisoire qu'il aurait donnée, comme il a été dit plus haut.

Art. 9. L'exemption des droits de douane dont jouissent conformément à ce règlement Messieurs les Consuls généraux, Consuls et vice-Consuls qui ne font pas le commerce, sera aussi appliquée pour chaque Consulat général, à deux des officiers supérieurs y attachés, et pour chaque Consulat, à un de ces officiers, à la condition toutefois que ces officiers appartiennent à la catégorie des fonctionnaires qui sont nommés par décret souverain et auxquels le commerce est absolument interdit.

La demande adressée à la douane, conformément à l'art. 4, devra en tout cas être signée par le Consul général ou Consul.

Art. 10. Le présent règlement n'est évidemment pas applicable aux plis et paquets revêtus de cachets officiels, qui, par leur nature, sont absolument affranchis de toute formalité douanière.

MODÈLE DE LA DÉCLARATION.

Le soussigné, Consul général, Consul ou vice-Consul de prie le Directeur de la Douane de de vouloir bien faire passer, en franchise de droits, les effets ci-dessous destinés à son usage personnel.

Le 18

(Signature): (L. S.)

Nombre des Colia.	Marques et Numéros.	Nature et Quantité des Objets.	Valeur des Objets.	Observations.

TEXTE LIII^s.

Franchises douanières des couvents et établissements de bienfaisance appartenant aux Communautés et Ordres religieux indigènes et étrangers, règlement.

7 Zilhi. 1281.

Dust., vol. II, p. 610
(turc).
Kod., p. 4114 (grec).
Arist., vol. III, p. 399
(franç.).

[traduction communiquée aux Missions par note verb. circ.]

Des privilèges ayant été accordés *ab antiquo* aux diverses communautés religieuses de l'Empire, et l'exemption des droits de douane étant le principal et le plus important de ces privilèges, le Gouvernement Ottoman, dans sa sollicitude bien connue, a voulu les consacrer de nouveau aujourd'hui. Toutefois, comme il était essentiel de prendre des mesures réglementaires à cet effet, il a été décidé, en conséquence, par un Iradé Impérial :

- 1^o Que les objets, ornements d'église et autres, destinés au service religieux, seront libres de tous droits ;
- 2^o Que la franchise de droits de douane sera accordée annuellement sur la valeur fixée, comme suit, des objets nécessaires à l'entretien du personnel de chaque couvent de religieux ou religieuses et des œuvres de bienfaisance qu'ils dirigent, telles que

séminaires, hôpitaux, dispensaires, orphelinats, internats et externats gratuits et hospices ⁽¹⁾.

Art. 1^{er}. Les objets, ornements d'église et autres, destinés au service religieux, sont, comme par le passé, exempts de tous droits de douane; et vu leur valeur, ils forment une catégorie à part en dehors du montant indiqué aux articles 2 et 3 pour les objets nécessaires à l'entretien annuel des couvents, séminaires, hôpitaux, dispensaires, orphelinats, internats et externats gratuits et hospices. Ces ornements et objets sont :

1^o Dons envoyés par les souverains dans les églises et au Saint-Sépulcre ;

2^o Crucifix, reliquaires de tous genres ornés ou non ornés ;

3^o Calices, ostensoirs, ciboires, bassins, aiguières, encensoirs, navettes, burettes, plateaux et autres ustensiles en or, argent ou vermeil pour la messe ;

4^o Candélabres, chandeliers, vases à fleurs ornés ou non ornés, fleurs artificielles, dais, voiles, étoffes en toile pour l'autel, tentures, étoffes en soie ou coton pour ornement, galons et franges en soie, or ou argent ; crosses de tous genres, tableaux ornés ou non ornés à suspendre dans les églises ;

5^o Vêtements sacerdotaux et autres, confectionnés ou non confectionnés, destinés uniquement pour le service religieux aux clercs de tous rangs ;

6^o Tapis en laine, en velours, ou brodés d'or et d'argent ;

7^o Lustres et lampes en argent vermeil, métal ou cristal à suspendre dans les églises ; vitraux peints ou non peints ; or et argent en feuilles ; couleurs et peintures destinées à l'ornementation des églises ; cierges ou cire brute pour confectionner les cierges ; encens, chapelets, médailles en or et argent, statues et statuettes, images en tous genres ;

8^o Objets de dévotion tels que crucifix, médailles, coquilles en nacre, chapelets, etc., qui sont fabriqués à Jérusalem, soit pour le Patriarcat latin, soit pour le Convent de Terre-Sainte, les Sœurs de Saint-Joseph, les Dames de Sion et tous les autres établissements religieux de cette ville et qui sont expédiés en Europe aux divers supérieurs de ces établissements religieux ;

9^o Orgues et harmoniums, missels, livres de chant, musique d'église et généralement tous les livres destinés aux églises, couvents, séminaires et maisons religieuses d'éducation, tant ceux importés d'Europe que ceux imprimés en Turquie dans les couvents principaux et expédiés par ces derniers aux autres couvents qui se trouvent dans l'Empire ;

10^o Matériaux de tous genres destinés à la construction et

(1) En 1899 des instructions ont été données pour limiter la franchise douanière aux seuls établissements autorisés par Firman. Mais cette mesure a été ensuite abandonnée sur les représentations des Missions.

à l'entretien des églises, des couvents et des établissements de bienfaisance (*).

Les ornements d'église, les livres de prière ou d'éducation (**) et tous les autres objets mentionnés dans le présent article seront, comme il vient d'être dit, francs de tous droits de douane, tant à leur arrivée de l'étranger que lorsqu'ils sont expédiés, une fois arrivés en Turquie, d'un couvent à un autre. Ces mêmes ornements et objets d'église seront également exempts de tous droits de douane, lorsqu'ils seront expédiés en Europe pour être réparés.

Art. 2. Les couvents tant ceux de Terre-Sainte, des Jésuites, des Lazaristes, des frères des écoles chrétiennes, des Capucins, des Dominicains, des Carmélitains et des Franciscains de différents ordres, que des Sœurs de la charité, Sœurs de Saint-Joseph, Dames de Sion et, en général, de tous les ordres religieux non dénommés dans le présent article, jouiront annuellement de la franchise douanière.

Le montant total des objets nécessaires à l'entretien de chaque religieux ou religieuse est fixé à une valeur annuelle de Ps. 4000, sur laquelle valeur franchise des droits de douane est accordée. Ces objets sont les suivants : vêtements, nourriture, encre et papier de tous genres et généralement tout ce qui rentre dans l'exercice de la vie monastique.

Dans le cas où un religieux ou une religieuse voudrait faire venir d'Europe du tabac à priser pour son propre usage, il lui sera accordé d'en importer pour la valeur de Ps. 150 par an. Les droits de monopole de 75 % sur ces Ps. 150 de valeur seront alors déduits de la franchise des droits de douane qui lui est accordée, conformément au présent article.

Si le Gouvernement venait plus tard à prohiber l'importation d'Europe de cet article, ladite franchise serait supprimée ; mais en tous cas, ce religieux ou cette religieuse pourra toujours faire

(*) Ministère de l'Intérieur,

Circulaire.

9 nov. 1905.

Kam.-i-Kav., p. 375.

Et note verb. circ. aux

23 oct. 1889.

Missions.

'Comme ce règlement ne précise pas la quantité des objets de cette nature que l'on pourrait introduire en franchise douanière, le Gouvernement Impl. a décidé, en vue d'empêcher tout usage abusif de cette disposition réglementaire, d'adopter la pratique suivante : La quantité des matériaux à importer devant être proportionnée à l'étendue et aux besoins des travaux à effectuer, une liste devra dorénavant en être dressée et soumise préalablement à l'examen et à l'approbation, dans la Capitale, de la direction des Ponts et Chaussées, et, dans les Provinces, des ingénieurs en chef des Travaux Publics et des Conseils administratifs locaux. A la présentation des listes ainsi approuvées, les Directions de Douane accorderont la franchise douanière aux matériaux importés en tant qu'ils seront conformes au contenu desdites listes.'

(**) Entrée des livres d'éducation, etc. 'qui après examen seraient jugés inoffensifs.' (Note verb. de la S. Porte de juill. 1894.)

venir, pour son usage, du tabac à priser fabriqué dans l'Empire Ottoman, jusqu'à concurrence d'une valeur de Ps. 150 en déduisant de sa franchise les droits de douane fixés par le règlement du tabac à priser.

Art. 3. Comme aux couvents désignés à l'art. 2 sont ou peuvent être attachés, soit en totalité soit en partie, des séminaires et des établissements ou œuvres de bienfaisance, tels que hôpitaux, dispensaires pour soulager les malades nécessiteux et les indigents, orphelinats, internats ou externats gratuits pour l'éducation des enfants pauvres et hospices, la douane accordera à ces séminaires et à chacune de ces œuvres de bienfaisance la franchise annuelle qui sera distincte, bien entendu, de celle accordée au personnel des couvents. Cette franchise est établie de la manière suivante :

1° *Séminaires*. — Le montant total des objets attribués à l'entretien de chaque séminariste est fixé à une valeur annuelle de Ps. 1800, sur laquelle valeur franchise des droits de douane est accordée. Ces objets sont les suivants : nourriture, vêtements, fourniture de bureau, encre et papier de tous genres, plumes, instruments de physique ou d'astronomie, et généralement tout ce qui est nécessaire à l'éducation.

2° *Hôpitaux*. — Le montant total des objets attribués à l'entretien de chaque lit de malade dans un hôpital est fixé à une valeur annuelle de Ps. 1350, sur laquelle valeur franchise des droits de douane est accordée. Ces objets sont les suivants : aliments, médicaments, linge, lits, matelats, couvertures, ustensiles, divers instruments de chirurgie, tous les dons envoyés par la charité publique, et généralement tout ce qui est nécessaire à l'entretien des malades aussi bien qu'à celui des bâtiments et jardins dépendants de ces établissements charitables.

3° *Dispensaires*. — Le montant total des objets attribués à chaque pauvre d'un dispensaire est fixé à une valeur annuelle de Ps. 900, sur laquelle valeur franchise des droits de douane est accordée. Pour établir le chiffre annuel de la valeur totale affectée à un dispensaire, on prendra la moyenne du nombre des pauvres soignés par jour dans ce dispensaire, pendant le cours des deux années précédentes, et on multipliera cette moyenne par le chiffre 900. Les objets dont il est question dans ce paragraphe sont les suivants : aliments, médicaments, linge et généralement tout ce qui est nécessaire à cette œuvre de bienfaisance et d'utilité publique.

4° *Orphelinats*. — Le montant total des objets attribués à l'entretien de chaque orphelin ou orpheline est fixé à une valeur annuelle de Ps. 1800, sur laquelle valeur franchise des droits de douane est accordée. Ces objets sont les suivants : nourriture, vêtements, encre et papier de tous genres, plumes, crayons, fourniture de bureau, récompenses pour prix (comme livres ornés, cadres, boîtes et jouets d'enfants), modèles de lingerie fine, ouvrages et

tapisserie échantillonnés, mercerie et tous objets nécessaires à l'éducation morale, scientifique, agricole et industrielle.

5° *Internats et externats gratuits.* — Le montant total des objets attribués aux besoins de chaque enfant d'un externat gratuit est fixé à une valeur annuelle de Pa. 450, sur laquelle valeur franchise des droits de douane est accordée. Ces objets sont les suivants : encre et papier de tous genres, plumes, crayons, fourniture de bureau, récompense pour prix (comme livres ornés, cadres, boîtes et jouets d'enfants) et tout ce qui généralement est nécessaire à l'éducation.

6° *Hospices.* — Le montant des objets attribués à chaque pèlerin d'un hospice est fixé à une valeur annuelle de Pa. 3500, sur laquelle valeur franchise des droits de douane est accordée. Pour établir le chiffre annuel de la valeur totale affectée à un hospice, on prendra la moyenne du nombre de pèlerins nourris par jour dans cet hospice, pendant le cours des deux années précédentes, et on multipliera cette moyenne par le chiffre de 3500. Les objets dont il est question dans ce paragraphe sont les suivants : aliments, médicaments et généralement tout ce qui est nécessaire aux besoins de cette œuvre de bienfaisance.

Art. 4. Les valeurs fixées dans les articles 2 et 3 sont calculées en piastres de bon aloi, c'est-à-dire le 'yuzluk,' méjdjidié d'or à Pa. 100, ses subdivisions, or et argent ; selon cette proportion, 5 méjdjidiés d'argent pour un méjdjidié d'or à Pa. 100.

Art. 5. A l'arrivée dans une échelle de l'Empire des colis destinés soit aux églises, soit aux couvents, séminaires, hôpitaux, dispensaires, orphelinats, internats et externats gratuits, hospices, les supérieurs ou supérieures de ces divers établissements religieux devront adresser par écrit à leurs autorités respectives, c'est-à-dire, aux autorités consulaires, si l'établissement est étranger, et à leurs chefs spirituels représentant leurs patriarcats respectifs, si l'établissement est indigène, une demande indiquant à quelle église et à quelle communauté religieuse ou établissement de bienfaisance ces colis sont destinés. Ces autorités seront tenues, à leur tour, de faire parvenir cette demande au Directeur de la Douane, en la légalisant et en la revêtant de leur cachet. La douane, après la visite de ces colis, les délivrera aussitôt en franchise, en ayant soin toutefois d'enregistrer au fur et à mesure, dans un registre particulier affecté à cet effet, la valeur des objets passés en franchise, et de faire payer les droits de douane dès que le chiffre de cette valeur annuelle fixée à chacun des couvents, séminaires, hôpitaux, dispensaires, orphelinats, internats et externats gratuits, hospices, viendrait à être dépassé.

Art. 6. La Direction de la Douane fera, dans la ville, accompagner jusqu'à leur destination, par un de ses préposés, les colis appartenant aux églises, couvents et établissements de bienfaisance.

Art. 7. Dans le cas où la Direction de la Douane reconnaîtrait, dans l'intérieur des colis, des objets outre que ceux affectés aux besoins des couvents et établissements de bienfaisance et non spécifiés dans le présent règlement, les droits de douane seront intégralement perçus sur ces objets, après une entente préalable avec les autorités consulaires, si des objets appartiennent à des sujets étrangers et avec les chefs des communautés, s'ils appartiennent à des sujets de la S. Porte.

Art. 8. Comme le personnel des couvents, séminaires et des établissements de bienfaisance est susceptible, par le temps, d'augmenter ou de diminuer, les autorités consulaires ou les chefs de communautés seront tenus d'adresser, avant le 1-13 mars de chaque année, une note officielle au Directeur des Contributions indirectes de la province (Roussoumat Naziri) spécifiant le chiffre du personnel de chacun de ces couvents, séminaires ou établissements de bienfaisance, à l'effet de pouvoir établir la valeur totale des objets affectés à chacun d'eux, d'après les bases indiquées aux articles 2 et 3. Ce chiffre, une fois déclaré, sera maintenu pendant un an et ne pourra être modifié sous aucun prétexte dans le courant de l'année.

Dans le cas où les autorités consulaires ou les chefs de communautés n'enverraient pas de note à l'époque fixée, c'est-à-dire le 1-13 mars de chaque année, la Direction de la Douane se tiendra, pour accorder la franchise, au chiffre de la note de l'année précédente qui ne pourra, dès lors, être changé qu'après l'expiration d'un an.

Si après l'envoi annuel de cette note officielle, il venait, dans le courant de l'année, à se former un nouveau couvent ou établissement de bienfaisance, les autorités consulaires et les chefs de communautés devront aussitôt en donner officiellement avis au Directeur des Contributions indirectes pour établir la valeur totale sur laquelle portera la franchise accordée à ce nouveau couvent ou établissement de bienfaisance.

Art. 9. Pour les couvents et établissements de bienfaisance qui se trouvent dans l'intérieur de l'Empire, leurs supérieurs ou supérieures seront tenus de désigner, par l'entremise des autorités consulaires ou des chefs de communautés résidant à l'échelle d'importation, un agent spécial qui sera chargé de retirer de la douane de ladite échelle les colis arrivés à leur adresse, en se conformant aux prescriptions indiquées à l'art. 5. En outre, les supérieurs ou supérieures de ces couvents ou établissements de bienfaisance feront connaître avant le 1-13 mars de chaque année, par l'entremise des autorités consulaires ou des chefs religieux, comme il est dit à l'art. 8, au Directeur des Contributions indirectes de la province, le chiffre du personnel de ces couvents ou établissements de bienfaisance de l'intérieur, afin de pouvoir établir la valeur totale sur laquelle portera la franchise qui sera accordée à chacun d'eux pendant l'année.

Art. 10. Comme il y a des couvents principaux de religieux ou religieuses qui, par leur position centrale, sont chargés d'expédier aux couvents circonvoisins des effets qu'ils reçoivent d'Europe pour leurs besoins, la Direction de la Douane des villes où se trouvent les couvents principaux ayant, à l'entrée, débité leur compte de franchise de la valeur desdits effets, devra, par conséquent, laisser passer, à la sortie, ces effets, en ayant soin d'en créditer la valeur auxdits couvents principaux.

Une fois ces effets arrivés à la ville où est le couvent auquel ils sont destinés, la Direction de la Douane de cette ville les délivrera aussitôt à ce couvent après lui en avoir débité la valeur sur celle qui lui est accordée annuellement en franchise.

Art. 11. Lorsqu'un couvent de religieux ou religieuses aura à expédier à un autre couvent pour ses besoins d'existence, des produits de l'Empire Ottoman, le supérieur de ce couvent ou l'agent spécial présentera, à cet effet, par l'entremise des autorités consulaires ou des chefs de communauté, une demande écrite, et le Directeur de la Douane laissera sortir ces produits francs de droits, moyennant un acquit à caution (ilmi-haber) que le supérieur ou agent spécial de ce couvent sera obligé de lui rapporter, déchargé par la douane du lieu où ces produits ont été expédiés, dans un délai convenable qui sera fixé suivant la distance.

Une fois ces produits arrivés à la ville où est le couvent auquel ils sont destinés, la Direction de la Douane de cette ville les délivrera aussitôt à ce couvent, après lui en avoir débité la valeur sur celle qui lui est accordée annuellement en franchise.

Dans le cas où, après le délai fixé, et s'il n'y a pas eu de cas de force majeure constaté, l'acquit-à-caution susmentionné ne serait par rapporté déchargé, le couvent expéditeur devra, dès lors, payer les droits de consommation intérieure à la Direction de la Douane.

Les différents couvents de Terre-Sainte en Palestine, recevant chaque année leur provision de vin de l'île de Chypre, le supérieur du couvent qui l'expédiera, présentera, par l'entremise des autorités consulaires, ou des chefs de communauté, une demande écrite au Directeur des Contributions indirectes de l'île pour obtenir la permission d'expédier ce vin en franchise des droits de 'Zedjirié' et de ceux de douane. Cette permission lui sera accordée moyennant un acquit-à-caution (ilmi-haber) qui devra être rapporté déchargé par le Directeur de la Douane de Jaffa dans le terme de 50 jours, à moins d'un cas de force majeure constaté.

À l'arrivée de ce vin à Jaffa, le Directeur de la Douane, pour en faire la remise à l'agent spécial délégué dans cette échelle par les divers couvents de Terre-Sainte, aura, d'après la répartition qui lui en sera faite par ledit agent, à inscrire la quantité de ce vin afférente à chacun d'eux au débit des valeurs qui leur sont accordées annuellement en franchise.

Dans le cas où, après le terme de 50 jours, et s'il n'y a pas eu de

cas de force majeure constaté, l'acquit-à-caution ne serait pas rapporté déchargé, le Directeur des Contributions indirectes de l'île de Chypre exigera du supérieur du couvent qui aura expédié le vin, le payement des droits intérieurs de 'Zedjrié' et de ceux de douane.

Le vin ainsi expédié par le couvent de Terre-Sainte à Chypre, et qui est acheté sur les lieux par ce couvent, est exempt des droits intérieurs de 'Zedjrié.' Seulement, le supérieur du couvent de Chypre sera obligé, comme il vient d'être dit ci-dessus, de produire la preuve de l'expédition de ce vin à Jaffa, en rapportant déchargé l'acquit-à-caution (ilmi-haber) susmentionné.

Si des couvents autres que ceux de Terre-Sainte veulent également expédier du vin à un autre couvent situé dans l'Empire, ils profiteront des mêmes avantages et seront soumis aux mêmes formalités.

Le vin fabriqué sur place par les divers couvents latins pour leurs propres besoins, sera exempt des droits intérieurs de 'Zedjrié.'

Art. 12. Comme généralement la plus grande partie des effets d'habillement des Pères de Terre-Sainte, des Sœurs de la Charité et d'autres communautés religieuses, sont confectionnés dans les couvents principaux avec les pièces d'étoffes que ceux-ci reçoivent d'Europe et sont ensuite expédiés dans les autres couvents pour l'usage de ces religieux ou religieuses, la Direction de la Douane de la ville où se trouvent ces couvents principaux ayant débité, à l'entrée, leurs comptes de franchise, de la valeur desdites pièces d'étoffes, devra, par conséquent, au moment de la sortie desdits effets d'habillement provenant de ces étoffes, leur en créditer la valeur.

A l'arrivée de ces effets d'habillement dans la ville où est le couvent auquel ils sont destinés, la Direction de la Douane de cette ville les délivrera aussitôt à ce couvent après lui en avoir toutefois débité la valeur sur celle qui lui est accordée annuellement en franchise.

TITRE LII^FFRANCHISES DOUANIÈRES
INDUSTRIELLES

(a) Matériaux pour l'usage des chemins de fer, quais et autres travaux publics. (Circulaire du Ministère de l'Intérieur du 24 octobre 1300, publiée dans le Kam-i-Kav., p. 375.)

(b) Machines et outillage nécessaires aux fabriques pour leur première installation (1).

Une exemption pour une durée de quinze ans avait été accordée par règlement du 23 Redj. 1290 (Dust., vol. III, p. 398, et Arist., vol. V, p. 234); cette franchise douanière a été prolongée pour une nouvelle période de 15 ans par un règlement du 2 Redj. 1306 (20 février 1304-1888). (Lah-i-Kav., vol. I, p. 581, et Kod., p. 4146), et prolongé pour dix ans encore en 1897 (Bull. de la Ch. de Comm. française, déc. 1897, p. 204.)

TEXTE LII^S.

Art. 1^{er}. La franchise douanière des machines, outillage, matériel, etc., importés par les propriétaires de l'étranger pour la première installation de fabriques à vapeur ou autres, est prolongée pour 15 ans à dater de l'expiration de la première période de 15 ans.

Art. 2. Tous les fabricants bénéficiant de cette franchise doivent se conformer aux règles suivantes : Un exposé de la situation de la fabrique à fonder et de la nature et quantité des machines et des matériaux à importer sera soumis au Ministère des Travaux publics et du Commerce par l'intermédiaire des autorités locales en province et de la Préfecture de la

(1) v. aussi les Instructions du 10 nov. 1292 accordant la franchise douanière pour les machines nécessaires pour fabriques de tissage (Dust., vol. IV, p. 453 ; Kod., p. 4127) et celles du 4 sept. 1293 pour le matériel et matières premières nécessaires pour les tanneries (Dust., vol. IV, p. 454 ; Kod., p. 4129).

Ville à Constantinople. Cet exposé après avoir été examiné et approuvé par le Comité technique du Ministère sera envoyé à la S. Porte et, après examen par le Conseil d'État et par le Conseil des Ministres, sera référé à Sa Majesté Impériale.

Art. 3. Aussitôt sanctionné par Iradé, l'acte en question sera renvoyé à l'Administration des Contributions indirectes qui admettra les marchandises en franchise de douane si elles sont conformes aux renseignements contenus dans l'exposé.

Art. 4. Si les marchandises arrivées sont en excédent sur celles inscrites dans l'exposé et exemptées en vertu du présent règlement, celles dont l'entrée est permise seront admises contre paiement du droit normal et toute marchandise dont l'importation est interdite sera confisquée.

(c) Les graines de vers à soie sont exemptées par un ordre véziriel du 26 janvier 1284, Kam-i-Kav., p. 375.

TITRE LII^c

FRANCHISES DOUANIÈRES AGRICOLES

Les machines agricoles et les instruments aratoires ont été, provisoirement, exemptés de droits de douane par un ordre véziriel du 14 Sefer 1297, 12 janvier 1295-1879 (Dust., vol. IV, p. 803), modifié le 23 mars 1298 (Dust., Zeil, vol. III, p. 132), et renouvelé le 4-17 août 1901 (Bull. de la Ch. de Comm. française, n° 175, d'octobre 1901, p. 179).

Les pièces détachées ou de rechange des machines, venant séparément, sont soumises au droit (Bull. Ch. Comm. fr. n° 153, décembre 1899, p. 229); ainsi que les faux en fer avec manches en bois entrant dans la catégorie des outils de vieux système.

Les instruments aratoires qui peuvent, par conséquent, être introduits en Turquie jusqu'au 16 août 1911 sans acquitter de droits de douane sont les suivants :

Charrues et défonceuses en général; moissonneuses simples et lieuses; faucheuses; râtaux à cheval; hersees à cheval; faneuses à cheval; presses à foin; répandeurs

à cheval pour engrais ; herses ; scarificateurs et bineurs ; batteuses à vapeur, à manège et à moteur à eau ; locomobiles pour instruments agricoles ; manèges pour batteuses en général ; charrues à vapeur ; rouleaux à cheval et à dents ; émotteuses à cheval ; machines en fer, à cheval, appelées diviseurs ; semoirs à cheval ; tarares à la main, à cheval, à vapeur et à eau ; trieurs à la main, à cheval, à vapeur et à eau ; égrenoirs à maïs, à la main, à cheval, à vapeur et à eau ; décortiqueurs de riz, à la main, à cheval, à vapeur et à eau ; hache-paille à la main, à cheval, à vapeur et à eau ; concasseurs en général à la main, à cheval, à vapeur et à eau ; coupe-betteraves ; arracheuses de betteraves et de pommes de terre, à cheval ; toutes sortes de pulvérisateurs pour vignes et autres plantes ; écrémeuses à main, à manège, à eau et à vapeur ; barattes à main, à manège, à eau et à vapeur.

FRANCHISES DOUANIÈRES POSTALES.

La franchise douanière est accordée aux colis postaux transportés par les postes ottomanes dans l'intérieur de l'Empire. Voir à ce sujet la note au règlement des colis postaux.

FRANCHISES DOUANIÈRES MUNICIPALES.

Les matériaux et matériel arrivés à la douane pour l'usage des municipalités des différents cercles jouiront de la franchise de douane. (Bulletin de la Ch. de Commerce française de Constantinople, n° 154, janvier 1900, p. 110.)

TEXTE LII⁴.

Tarif de droits fixes
pour objets d'or, d'argent 9 août 1901.
et de valeur.

Annuaire Oriental, p.
84 (franç.).
publié dans l'*İhtassa*
(turc).

[accepté par les Missions.]

Articles.	Dénomination.	Unité.	Droit en or.		Tare.	
			P ^m .	C ^t .	Esp. de Colia.	%
	Montres :					
1	(a) à boîtes d'or	la pièce	10	—	} Point de tare	
2	(b) à boîtes d'argent, même dorées	„	4	—		
	Pierres précieuses, brutes, polies ou égrissées :					
3	(a) diamants, émeraudes, opales nobles, rubis, saphirs . . .	le gr.	30	—		
4	(b) topaze noble, turquoise et autres pierres précieuses non dénommées	„	2	—		
5	Perles fines non montées	„	3	—		
6	Ouvrages en or, en platine ou en argent combinés avec des diamants, perles, coraux ou autres pierres fines ou précieuses	le kilo	200	—		
7	Ouvrages entièrement en argent, même dorés	„	45	—	} Caisnes et futailles Paniers . . . Balles . . .	20 13 9
8	Ouvrages entièrement en or ou en platine	„	200	—		
9	Or et argent fin, battus en feuilles, en livrets, y compris le poids de ces livrets	„	30	—		
	Fils, paillettes, lamettes, bouillons, cannetilles d'or ou d'argent, rouleau compris :					
10	(a) fin (d'or, d'argent ou d'argent doré)	„	25	—		
	Klapdan d'or, ou d'argent dur					
	Fil de soie, de coton ou d'autres					
	Matières à filer :					
11	(a) fin (d'or, d'argent ou d'argent doré)	„	15	—		

TEXTE LII^{5A}.

Règlement contre la fraude. 17 avr. 1863. *Dust.*, vol. I, p. 386 (turc).
Kod., p. 4088 (grec).
Arist., vol. III, p. 378 (franç.).

[communiqué aux Missions et accepté.]

[Ce règlement, élaboré par une Commission mixte, est considéré par les Missions comme encore en vigueur, bien qu'une grande partie de ses dispositions ait été remplacée par le règlement de 1892 qui suit.

Ses articles ont été reproduits comme notes au Texte LII^{5B} pour faciliter la comparaison avec les articles correspondants du règlement de 1892.]

TEXTE LII^{5B}.

Règlement douanier. 24 Reb. II 1309. *Lah-i-Kav.*, vol. II, p. 98
 nov. 1892. (turc).

[promulgué comme mesure d'ordre intérieur mais non accepté par les Missions (1).]

[Nous reproduisons ci-après le texte de ce règlement, combiné avec ceux du règlement douanier annexé au Traité allemand et du projet de règlement élaboré par les délégués anglais et français chargés des négociations pour les nouveaux Traités de commerce.

Pour que l'on puisse plus facilement distinguer ce qui appartient à chaque texte, les dispositions qui sont identiques dans les trois textes sont imprimées en caractères ordinaires, celles qui ne se trouvent que dans un ou deux des trois textes sont imprimées en italiques et avec renvoi aux textes qui les contiennent, et celles qui sont alternatives sont indiquées par un trait (—) au commencement.

L'ordre des articles suivi est celui du texte ottoman.]

(1) La S. Porte.

Note verb. [extrait.] 23 janv. 1892.

'Ce règlement est destiné à régler le fonctionnement d'une Administration ottomane. Il constitue par conséquent une mesure d'ordre intérieur, laquelle cependant ne pourra pas être appliquée aux sujets et au commerce étrangers d'une manière contraire aux Traités existants, ni au Traité de Commerce actuellement en cours de négociation.'

La S. Porte.

Note verb. [extrait.] 7 févr. 1897.

'En dehors des articles ci-haut énumérés... le projet de Traité ne peut donner lieu à une nouvelle discussion qu'en ce qui concerne quelques clauses relatives aux formalités douanières. Mais si l'on prend en considération que les questions restées en suspens ont été réduites lors des premières négociations à leur minimum et que, d'autre part, l'Administration générale des Contributions indirectes s'est efforcée d'amender en conformité des *desiderata* qui lui ont été formulés les dispositions du nouveau règlement douanier, on sera forcément amené à écarter l'éventualité d'une divergence sérieuse au sujet de ces articles.'

Ligne douanière.

Art. 1^{er}. Le littoral de la mer, et les frontières touchant aux territoires des États voisins, forment la ligne douanière.

Zone de surveillance.

Art. 2. La zone de surveillance de la douane s'étend (1) pour les navires, à une distance de cinq kilomètres du littoral; (2) pour le dépôt et transport des marchandises qui ont franchi la ligne douanière à une distance de deux kilomètres du littoral. L'étendue de la zone de surveillance sur les frontières de terre est fixée d'après les exigences locales. *Les marchandises transportées par chemin de fer sont exemptes de tous visés douaniers jusqu'au bureau douanier de leur destination.* [Règlement allemand.]

En dehors de la zone de surveillance et dans l'enceinte des villes, les marchandises circulent librement. Néanmoins les marchandises de contrebande pourront être saisies par les agents de la douane en dehors de la zone de surveillance ci-dessus indiquée lorsqu'elles ont été aperçues dans leur parcours de cette zone et immédiatement poursuivies à vue au delà, *jusqu'au moment où ils les auront arrêtées ou auront constaté leur introduction dans une maison ou autre bâtiment.* [Règlement anglo-français.]

La marchandise ne pourra être saisie après son arrivée au magasin. [Règlement allemand.]

Peuvent également être saisis sur toute l'étendue du territoire ottoman les articles formant l'objet d'un monopole d'État (*tabacs, sels, etc.*) ou soumis à un droit fiscal (*spiritueux, etc.*) lorsqu'ils ne sont pas accompagnés d'un *tezkéré*, ainsi que les articles dont l'importation, l'exportation et le transit sont prohibés. [Règlement ottoman.]

Les caravanes traversant le désert et soupçonnées de faire un trafic illicite seront soumises à la surveillance de la douane; leurs marchandises pourront être visitées.

Passage par la ligne douanière.

Art. 3. Les marchandises ne peuvent franchir la ligne douanière pendant la nuit, c'est-à-dire entre le coucher et le lever du soleil—*à moins d'une permission de l'autorité douanière* [règlement ottoman]—*à moins de force majeure ou d'une autorisation spéciale.* [Règlements allemand et anglo-français.] Les bâtiments marchands ne peuvent mouiller pour leurs opérations de commerce que dans des endroits où se trouve un bureau de douane.

Embarquement, débarquement et transbordement des marchandises.

Art. 4. Les opérations d'embarquement, de débarquement et

de transbordement, soit de jour soit de nuit, ne devront pas se faire à l'insu de la Douane et en dehors de la surveillance de ses agents. Toutefois, sur une autorisation spéciale, ces opérations pourront se faire en l'absence du préposé douanier (1).

(1) Débarquement, etc., pendant la nuit.

(a) Règlement de 1863, art. 4.

L'Administration des Douanes a fixé pour la visite des marchandises les heures suivantes :

Du 1-13 avril au 30 sept. (12 oct.) la visite commencera une heure et demie après le lever et cessera une heure et demie avant le coucher du soleil.

Du 1-13 oct. au 31 mars (12 avril) la visite commencera une heure après le lever et sera terminée une heure avant le coucher du soleil.

Relativement aux ports où la pratique de nuit est accordée, l'Administration des Douanes prendra telle mesure que la navigation ne soit pas entravée dans ses opérations.

(b) La S. Porte.

27 janv. 1904.

Note verb.

'Les heures de service dans les douanes ayant été fixées par l'art. 4 du règlement sur les fraudes on ne saurait accomplir les formalités douanières en dehors de ces heures, mais les facilités présentées par le paragraphe final dudit article sont accordées par la douane en ce qui concerne le chargement et le déchargement des marchandises aux bateaux qui accostent des ports ouverts tels que Messine et Jaffa et où ils ne doivent rester que pendant quelques heures.'

(c) Règlement du passage des Dardanelles, v. XLIV¹.

[article trouvé dans le texte ture seulement.]

Art. 6. Conformément à ce qui se pratique actuellement, les bâtiments ne pourront, pour quelque raison que ce soit, faire avant le lever et après le coucher du soleil, aucune opération de chargement, de débarquement de marchandises, ni d'embarquement et débarquement de passagers dans le Port de Constantinople, dans le Bosphore ou le long du Déroit des Dardanelles.

(d) 1^o Les Missions à la S. Porte.

13 juill. 1897.

Note verb. id.

[extrait.]

'Jusqu'à la fin de l'année dernière les paquebots des compagnies de navigation étrangères desservant les échelles de la Mer Noire pouvaient, même après le coucher du soleil, obtenir la libre pratique, communiquer avec la terre, débarquer leurs passagers et leurs marchandises, se livrer enfin à toutes les opérations de commerce nécessitées par leur trafic. Cet ancien usage a été brusquement interrompu au mois de déc. 1896 par des ordres formels donnés à l'instigation de la Commission envoyée à Trébizonde pour surveiller les allées et venues de personnes suspectes... Il n'y aurait qu'à généraliser la pratique constamment suivie dans le Port de Kérassunde pour offrir à la police le moyen d'exercer sa surveillance sans entraver le commerce étranger. L'Ambassade espère, en conséquence, que la S. Porte, mieux informée des conditions dans lesquelles s'opère la surveillance du trafic nocturne, voudra bien rapporter les mesures prises et rouvrir les Ports de la Mer Noire à la libre pratique après le coucher du soleil.'

Cette permission sera donnée par écrit. [Règlement ottoman.]

Pour les bâtiments dont les armateurs ont un agent sur les lieux, les autorisations pour le transbordement de bord à bord pendant la nuit seront valables pour un an. [Règlements allemand et anglo-français.]

A moins d'une autorisation spéciale, le débarquement et le transbordement des marchandises devront se faire aux endroits affectés pour ces opérations par l'Administration des Douanes (*).

2° La S. Porte aux Missions.

Note verb. circ.

28 juill. 1895.

'Il résulte d'un rapport de l'Administration des Contributions indirectes que quelques-uns des paquebots-poste étrangers desservant la ligne de Salonique cherchent à débarquer leurs marchandises la nuit, bien qu'ils arrivent dans ce port pendant le jour ou qu'ils y stationnent pendant une période plus ou moins longue. Cette faculté, réservée par les règlements aux bâtiments qui venus la nuit sont obligés de partir immédiatement après le déchargement de leurs cargaisons, ne saurait s'étendre aux paquebots précités sans de sérieux inconvénients, tant au point de vue de l'exercice de la police que pour les intérêts du fisc.'

(La note demande que) 'les bateaux arrivant à Salonique le jour ou qui vont mouiller en rade pendant une certaine période s'abstiennent désormais de débarquer leurs cargaisons pendant la nuit.'

3° La S. Porte aux Missions.

Note verb. circ.

28 nov. 1895.

[extrait.]

'Les paquebots qui, venus la nuit, doivent quitter de suite le port, continuent à jouir comme par le passé de la faculté de débarquer leurs marchandises sur des mahones.'

4° L'Ambassade d'Angleterre

à la S. Porte.

Note verb.

18 déc. 1895.

[extrait.]

'Contrairement à l'exposé de la S. Porte, les paquebots arrivant la nuit ne peuvent recevoir la libre pratique avant le matin suivant et, par conséquent, il ne leur est pas permis de débarquer des marchandises, même dans des mahones.

'Pour ce qui concerne le règlement contre le débarquement de marchandises pendant la nuit par des navires arrivant pendant le jour, le Consul Général de Sa Majesté Britannique affirme qu'il n'a jamais été appliqué aux navires qui, arrivant pendant l'après-midi, comptent compléter le débarquement pendant la nuit et partir avant la matinée suivante, et que la mise en vigueur d'un tel règlement causerait de graves dépenses et inconvénients à la marine marchande.

'Dans ces circonstances, l'Ambassade doit renouveler son protest contre le règlement, et elle tiendra la S. Porte responsable de toute perte pour la marine marchande anglaise qui peut résulter de sa mise en vigueur.'

(*) (a) Débarquement à la douane. Règlement du 23 janv. 1892 (v. s.) *Moniteur Oriental* du 6 févr. 1892 :

1° Les négociants dont les magasins sont sis à Galata débarqueront les marchandises qu'ils importeront à la grande douane de Galata, et les négociants dont les magasins se trouvent du côté de Stamboul les débarqueront à la douane d'importation, et payeront les droits à la douane où elles ont été débarquées.

Toutefois, les marchandises à une seule destination, dont le poids total dépasse 50,000 kilos ou dont le poids d'une seule pièce sera au-dessus de 200 kilos, pourront être débarquées en dehors des limites de la douane à un endroit désigné par l'importateur. Dans ce cas l'Administration douanière pourra envoyer sur les lieux un préposé qui surveillera le débarquement et percevra de ce chef un droit d'un médjidié d'argent par jour. La douane a le droit de réclamer la présentation des marchandises débarquées à terre et destinées pour un autre port ottoman ou pour le transit.

Quant aux marchandises d'exportation, elles peuvent être embarquées en dehors des limites de la douane, sous la surveillance d'un douanier. [Règlements allemand et anglo-français.]

Il est interdit aux capitaines, à moins d'une autorisation spéciale de la douane, de recevoir à leur bord des marchandises avant d'avoir rempli pour les marchandises destinées au débarquement les formalités prévues [par l'art. 12 du présent règlement].

Toutefois l'autorisation dont il s'agit ne saura être refusée aux bateaux à vapeur ayant un Agent sur les lieux.

Départ.

Art. 5. Les capitaines doivent avant leur départ présenter à la douane des ports qu'ils quittent le manifeste des marchandises qu'ils y ont embarquées.

Ce n'est qu'après l'accomplissement de cette formalité que l'Ad-

1° Les marchandises importées pour les négociants qui auront leurs magasins du côté de Stamboul et dont les connaissements seront endossés au nom des courtiers et commissionnaires ayant leur bureau à Galata, seront débarquées à la douane de Stamboul tant que ces marchandises appartiendront à ces négociants. De même les courtiers et commissionnaires ayant leurs bureaux du côté de Stamboul débarqueront à la grande douane de Galata les marchandises appartenant aux négociants de Galata.

3° Les deux articles précédents comprennent les marchandises dont la vérification se fera dans l'intérieur des douanes.

4° Cette décision sera mise en vigueur à partir du 10 févr. 1892 (v. s.) et aucune exception n'en sera faite.

(b) Dédouanement. Certificats des agents.

La Direction générale des Contributions indirectes a expédié à toutes les douanes provinciales des modèles imprimés des certificats qui doivent être produits par les personnes chargées de dédouaner les marchandises. Ces certificats qui doivent porter la signature du négociant légalisée par la Chambre de Commerce, sont de trois sortes :

1° Pour les dédouaneurs autorisés à remplir toutes les formalités douanières au même titre que les négociants propriétaires ;

2° Pour ceux qui doivent retirer les marchandises en payant les droits et qui pourraient aussi se charger des opérations de transbordement ;

3° Pour ceux qui sont autorisés seulement à effectuer les opérations de transit en payant les taxes douanières.

Les personnes non munies de ces certificats ne seront, en aucun cas, admises à servir d'intermédiaires pour le retrait des marchandises (*Moniteur Oriental*, 17 nov. 1893).

ministration de la Douane autorisera l'Administration du Port à accorder le permis nécessaire pour le départ du navire. Cette autorisation sera donnée immédiatement après l'examen du manifeste ou en tout cas dans un délai de trois heures après la présentation du manifeste. Il est défendu aux capitaines de partir sans permis de départ. [Règlement ottoman.] Cependant seront affranchis de cette obligation les capitaines des bâtiments dont les propriétaires ont des Agents sur les lieux qui s'engageraient par écrit à présenter les manifestes en question dans un délai de sept jours — [règlements allemand et anglo-français] — de trois jours. [Règlement ottoman.]

Cette facilité sera acquise dans tous les cas à la navigation à vapeur et en toute éventualité les agents et consignataires des bateaux à vapeur pourront une fois pour toute et par acte notarié se porter garants pour toutes les contraventions commises par les capitaines à l'encontre du présent règlement.

Déclaration (*).

Art. 6. Il ne sera procédé à aucune opération douanière pour

(*) Déclarations à la Douane. 7 avr. 1870. Kod., p. 4104.
Règlement. Arist., vol. III, p. 398.

L'obligation où se trouvent, d'après ce qui se pratique actuellement, les préposés des douanes, d'ouvrir et de visiter chaque colis de marchandises, apporte nécessairement des retards dans leur expédition et occasionne l'encombrement dans les magasins de l'Administration, au préjudice du commerce.

Pour obvier à ces inconvénients, l'Administration générale des Contributions indirectes adopte le système de la déclaration écrite qui est suivi dans les douanes de l'Europe et qui permet aux chefs de douane, soit de visiter une partie des colis et de dispenser le reste de cette opération, soit de les dispenser tous de cette formalité.

Cette mesure qui ne sera mise, quant à présent, en exécution que dans les Douanes de la Capitale, sera régie par les dispositions suivantes :

Art. 1^{er}. Toutes les marchandises importées de l'étranger à Constantinople, ou exportées de cette ville pour l'étranger, devront être déclarées à la douane.

Les déclarations signées ou cachetées contiendront le nombre, la marque et les numéros des balles, colis, caisses, barils, boîtes, paquets ou tous autres récipients, le lieu de provenance, ainsi que la nature, la qualité et la quantité de leur contenu.

Art. 2. Les déclarations seront dressées d'après la formule imprimée, délivrée par la douane. Les marchandises tarifées devront y être énoncées sous les seules dénominations admises au tarif, et les marchandises non tarifées sous les dénominations usitées dans les rapports du commerce avec la douane.

Art. 3. Le Chef de la Douane peut accorder au commerce la facilité d'examiner les marchandises, avant la déclaration détaillée, afin de se mettre en état de remplir, sans aucun risque de surprise, l'obligation de faire une déclaration complète. Cet examen aura lieu en présence d'un Agent de Douane, mais sans que celui-ci en prenne autrement part, que pour veiller à ce que rien ne soit soustrait du colis.

Art. 4. La déclaration ne sera pas requise pour les articles qui ne

l'importation, l'exportation, le transit, l'entreposage et le transport d'une douane ottomane à une autre avant qu'une déclaration spéciale signée par le détenteur des documents indiqués à l'art. 10 ou par son représentant ne soit déposée à l'administration douanière.

L'Administration de la Douane considérera comme propriétaire de la marchandise la personne qui aura en ses mains un des documents indiqués dans l'art. 10. [Règlement ottoman.]

Visite.

Art. 7. Une fois la déclaration pour les marchandises d'importation présentée à la douane, il est procédé à la vérification des marchandises.

Si après une première vérification une nouvelle vérification est jugée nécessaire, la Douane a le droit d'y faire procéder, même après paiement des droits, tant que les colis se trouvent à la douane. [Règlement ottoman.]

Si la déclaration contient toutes les indications voulues pour la classification des marchandises d'après le tarif et le calcul des droits, la Douane se bornera à vérifier la cinquième partie des colis, à son choix. Si, au contraire, la déclaration ne contient pas toutes ces indications, la Douane procédera à une vérification détaillée des colis. Toutefois, sur l'ordre formel du chef de la Douane, la

seraient pas enfermés dans un récipient, tels que fers, cuivres, plombs, etc.

Art. 5. La déclaration du poids et de mesures ne sera pas exigée pour les marchandises sujettes à coulage.

Art. 6. Les déclarations pourront être rédigées en turc, en français, en anglais, en grec ou en italien. Ceux qui auront fait leurs déclarations n'y pourront plus augmenter, ni diminuer, sous quelque prétexte que ce puisse être, et la vérité ou fausseté des déclarations sera jugée sur ce qui aura été dernièrement déclaré. Elles ne doivent non plus avoir aucune rature, touchage, correction à la plume ou autres altérations quelconques.

Néanmoins, si, avant la visite, les déclarants reconnaissent quelque erreur dans leur déclaration, ils pourront la changer entièrement.

Art. 7. Si les colis ouverts et visités correspondent exactement à la déclaration, les droits sur les colis restants seront perçus d'après la déclaration.

Dans le cas contraire, les préposés de la douane procéderont à la visite et vérification de tous les autres colis.

Art. 8. Un double droit de douane sera perçu sur toutes marchandises dont la qualité serait dénaturée dans la déclaration.

Si la quantité constatée dans les colis visités était supérieure à celle portée sur la déclaration, l'excédent sera frappé d'un triple droit de douane.

Art. 9. Les marchandises non portées sur la déclaration seront confisquées. L'Administration de la Douane pourra pourtant substituer à la rigueur de la confiscation une amende appréciée suivant les circonstances et qui ne devra, en aucun cas, être inférieure au double droit de douane.

Art. 10. Le présent règlement ne sera exécutoire que trois mois après sa promulgation.

vérification ou même la contre-vérification pourra comprendre la totalité des colis qui se trouvent encore à la Douane. [Règlements allemand et anglo-français.]

Réciproquement le commerce a toujours le droit de recours contre les résultats des vérifications d'épreuves et de demander une vérification totale. [Règlement anglo-français.]

Les préposés de la Douane ouvriront les colis soumis à la visite en présence des intéressés, dans les locaux spécialement affectés à ce service. Ces locaux seront installés de façon que l'accès en soit facile aux marchandises qui doivent être débarquées ; ils devront, en outre, réunir toutes les conditions nécessaires à la sécurité et à la parfaite conservation des marchandises, pendant leur séjour à la douane.

Les marchandises qui ne seront pas placées dans les magasins de la douane soit en raison de leur nature encombrante⁽⁴⁾, soit à cause de l'insuffisance ou de la difficulté d'accès des emplacements, pourront être visitées au dehors.

Dans tous les cas, la visite devra être faite de manière à ne pas endommager la marchandise.

Pour l'exportation, la visite n'a lieu que lorsque l'expéditeur réclame un testé dans le but de prouver la provenance indigène de la marchandise [règlements allemand et anglo-français] *ou le paiement déjà effectué des droits de douane* [règlement allemand] *ou de réclamer le remboursement des droits de douane déjà payés.* [Règlement anglo-français.]

Droit à percevoir, privilège et garantie du Trésor.

Art. 8. Les droits d'importation seront perçus conformément au tarif ; les exemptions du droit d'importation sont énumérées dans le tableau I et les articles prohibés dans le tableau II annexés audit tarif⁽⁵⁾.

Toute marchandise indigène arrivant dans un port ottoman

(4) En 1900, la Direction des douanes ordonna que toute marchandise serait débarquée sur le quai afin de faciliter l'examen par les douaniers ; mais cette mesure fut rapportée peu après sur les représentations des Missions et de la Chambre de Commerce de Constantinople, remontrant qu'un tel débarquement serait ruineux pour les marchandises encombrantes telles que le riz, le sucre, etc., dont l'évaluation avait toujours été faite dans les allées aux quais de la douane ('Annual Report British Ch. of Comm., 1900,' p. 14, et 'Journal de la Ch. de Comm. de Constantinople,' n° 829, 24 nov. 1900).

(5) Annexe à l'art. 8. — Tableau I.

Ne sont pas soumis aux droits de douane les objets ci-après, à condition d'être vérifiés par la douane :

1° *Les cartes d'échantillon, les échantillons en morceaux coupés des pièces entières, ou les échantillons déterminant la qualité de la marchandise (à condition qu'ils ne pourraient servir à aucun autre usage) ;*

sera considérée et traitée comme étant de provenance étrangère et arrivant de l'étranger, à moins qu'elle ne soit accompagnée d'un document délivré par l'autorité douanière du port ottoman de départ et constatant son origine indigène.

Outre les droits de douane, il sera perçu des droits de magasinage, de dépôt, de portefaix, de grues, de *mahones* [règlement anglo-français], etc., en vertu des règlements spéciaux. Ces paiements ne devront pas avoir le but de procurer des recettes fiscales, mais représenteront seulement des dédommagements pour des services rendus.

Au cas où la douane ne croira pas devoir laisser passer des marchandises qu'elle considérerait comme appartenant à la catégorie des matières explosives, et qui auraient été importées par la voie régulière, elle fera immédiatement connaître, par écrit, à l'autorité compétente, les motifs sur lesquels elle base son refus. [Règlements allemand et anglo-français.]

— *En ce qui touche les étrangers, l'Administration des Douanes se conformera à la classification des matières explosives énumérées limitativement dans l'annexe qui fait partie intégrante des Traités conclus avec les Puissances européennes. En cas de doute, une expertise contradictoire sera faite immédiatement en présence du négociant intéressé assisté d'un représentant de son autorité.* [Règlement anglo-français.]

— *Si l'intéressé est un sujet étranger, cet avis sera donné au Ministère Ottoman des Affaires Étrangères ainsi qu'à l'Autorité Consulaire dudit intéressé.* [Règlement allemand.]

Jusqu'à ce qu'une décision intervienne à cet égard, les marchandises en question seront déposées, sans aucun frais ou charge, à la douane qui en sera responsable vis-à-vis du propriétaire. [Règlements allemand et anglo-français.]

2° Les vêtements et le linge des voyageurs servant à leur propre usage ;

3° Les effets et objets importés à l'adresse du Chef d'un Consulat Général ou d'un Consulat établi en Turquie et destinés à leur usage personnel ou à celui de leurs familles ; toutefois il faut que lesdits chefs soient des fonctionnaires de carrière ayant un traitement fixe de leur Gouvernement, et le droit d'importation ne dépassera pas Fr. 2500 or par an ;

4° Les effets et objets importés à l'adresse et destinés à l'usage personnel ou de la famille d'un fonctionnaire diplomatique ou consulaire, quand ces objets et effets sont introduits lors de la première installation de ce fonctionnaire ou de sa famille en Turquie.

Seront en outre exempts des droits d'importation ainsi que de la vérification douanière tous les envois de marchandises arrivées en Turquie par voie postale, en tant que le poids brut ne dépasse pas 250 grammes et que les droits de douane n'excèdent pas Fr. 150 or par 100 kilogrammes. Quant aux envois d'imprimés arrivant sous bande postale, le régime actuel est maintenu : ils continueront à jouir de la franchise douanière jusqu'au poids maximum de deux kilogrammes.

Il est entendu que, par la spécification des exceptions ci-dessus, il n'est porté aucune atteinte à la franchise douanière dont jouissent les Chefs des Missions en vertu du droit international.

Les marchandises omises dans le tarif sont assimilées à l'objet le plus analogue.

Le tarif doit se trouver dans chaque bureau ; il doit en être donné communication toutes les fois que les redevables le demandent.

Les employés ne peuvent percevoir d'autres et plus forts droits que ceux déterminés par le tarif.

Ils sont tenus d'en donner quittance et d'énoncer dans les acquits-à-payements le titre en vertu duquel ils ont opéré la perception. Les quittances qu'ils délivrent doivent être détachées d'un registre à souche. [Règlement anglo-français.]

Le paiement des droits se fait au comptant en monnaie ottomane, le médjidié d'or à Pa. 100 et le médjidié d'argent au taux fixé et publié en temps utile, chaque trimestre, par arrêté de l'Administration centrale suivant la moyenne des cours de la place de Constantinople. Ce paiement se fera également en pièces d'or étrangères au taux du jour.

Aucune marchandise d'importation n'est délivrée avant que les droits dont elle est passible n'aient été dûment acquittés.

Les marchandises arrivées en Douane, pour n'importe quelle destination, servent de garantie à l'Administration, par privilège, pour le paiement des droits, frais et amendes de toute nature légalement dus à l'Administration de la Douane, par le destinataire, à raison de ces marchandises.

Bulletin de sortie par les portes de la Douane.

Art. 9. Après accomplissement des formalités de Douane et l'acquiescement des droits, il est délivré un permis de passage par les portes de la Douane ainsi qu'une quittance pour les marchandises dont le droit a été acquitté^(*). [Règlements ottoman et allemand.]

La Douane aura le droit de demander la susdite quittance pour les marchandises étrangères qui lui seront présentées pour expédition en franchise à un autre port ottoman ou à un pays étranger. [Règlement ottoman.]

Retrait des marchandises de la Douane.

Art. 10. Les marchandises peuvent être retirées de la Douane par toute personne munie d'un ordre de livraison émanant, selon le cas, des capitaines, des consignataires ou des agents des bateaux à vapeur [règlements allemand et anglo-français], des compagnies de navigation ou des Administrations des chemins de fer.

Quant aux marchandises transportées par bêtes de somme ou

(*) v. l'art. 11 du règlement douanier annexé à la Convention commerciale du 19 juill. 1892 entre l'Égypte et l'Allemagne.

voitures, elles seront délivrées, contre présentation des lettres, entre les mains des propriétaires, et conformément au manifeste délivré par le conducteur.

Les marchandises entreposées seront délivrées conformément au règlement spécial concernant le service des entrepôts.

Présentation des marchandises aux Douanes de terre.

Art. 11. Les marchandises à introduire par voie de terre doivent être présentées au bureau de douane le plus voisin de la frontière.

Si le bureau ne se trouve pas sur la ligne même de la frontière, les marchandises, pour s'y rendre, doivent parcourir la route usitée, sans aucune déviation, *sauf le cas de force majeure*. [Règlements allemand et anglo-français.]

Sont exceptées à l'importation par terre de la déclaration et de la visite au premier bureau de la frontière, les marchandises étrangères qui doivent être transportées sur un autre bureau de l'Empire où ces formalités seront remplies.

Il suffira, dans ce cas, que l'on produise au premier bureau une lettre de voiture mentionnant le nombre, les marques et les numéros.

Les marchandises sont expédiées sous plomb sur le bureau auquel la vérification de détail est attribuée ; sont dispensées du plombage les marchandises qui, par leur nature, ne sont pas susceptibles de recevoir les plombs.

Pour les marchandises déjà plombées à l'étranger, le plomb de la Douane ottomane est ajouté à celui de la Douane étrangère, lequel ne doit, en pareil cas, être coupé qu'au bureau de destination. [Règlement anglo-français.]

Quant aux marchandises destinées à la consommation intérieure et qui pénètrent dans l'Empire par voie ferrée, elles continueront librement leur route — [règlements allemand et anglo-français] — sans être astreintes à la visite ni à la déclaration — [règlement anglo-français] — jusqu'au bureau de Douane le plus rapproché de leur destination, la Douane ayant le droit de les soumettre au plombage dès leur entrée à la frontière. [Règlements allemand et anglo-français.]

Présentation du manifeste de cargaison des navires.

Art. 12. *Dans les 36 heures* — [règlements allemand et anglo-français] — *dans les 24 heures* [règlement ottoman] de l'arrivée dans une rade ou port ottoman d'un navire ayant des marchandises à débarquer dans ce port ou rade, le capitaine ou l'agent du bâtiment doit faire déposer à la Douane deux copies du manifeste

légalisées — [règlement ottoman] — *de la cargaison destinée à être débarquée dans ce port.* [Règlements allemand et anglo-français.]

Ces copies doivent être certifiées par lui conformes à l'original et que les marchandises à bord y sont enregistrées. [Règlement ottoman.]

Ce manifeste doit être présenté en même temps que les copies pour être collationnées avec elles ; il sera restitué dans les 24 heures.

La présentation du manifeste original peut être exigée quelle que soit la durée ou la raison du séjour du navire au port. [Règlement ottoman.]

Dès que le manifeste original est présenté à la Douane, le débarquement des marchandises pourra commencer.

Il est bien entendu que les heures dont il est question dans le présent article ne seront comptées que du lever au coucher du soleil. [Règlements allemand et anglo-français.]

Si le navire arrive d'un port ottoman où il aurait embarqué des marchandises, le manifeste de cargaison du premier port de départ doit être accompagné du manifeste de départ du port ottoman, à moins que le navire n'ait été dispensé de se munir de ce document aux termes de l'art. 5.

Si lors de la comparaison des marchandises embarquées avec le manifeste la Douane croit remarquer une différence, le capitaine doit fournir toutes les explications jugées nécessaires et présenter tous autres documents relatifs au transport et à la cargaison. [Règlement ottoman.]

La Douane, après débarquement des marchandises destinées au port d'arrivée, en accusera réception sur l'une des copies du manifeste. Cette copie sera remise ensuite à l'intéressé.

A l'arrivée d'un bateau à vapeur ayant un agent dans le port et dont le manifeste, expédié par voie de la poste, ne serait pas parvenu à temps, l'Agent s'engagera, vis-à-vis de la Douane, à produire ce manifeste dans un délai qui sera fixé selon les circonstances, par le chef de la Douane, et le débarquement de la cargaison peut alors se faire immédiatement (1).

Pour les marchandises de détail embarquées pour compte d'un

(1) Règlement de 1863.

Art. 1^{er}. A l'arrivée d'un navire, tant à voiles qu'à vapeur, dans un port de la Turquie, l'agent de la Compagnie, le capitaine, ou qui pour lui sera, devra, avant tout débarquement de marchandise, remettre à l'Administration de la Douane deux copies de son manifeste, signées et certifiées par lui, conformes à l'original. Les copies du manifeste qui porteront les marques, numéros et quantités des colis, devront comprendre toutes les marchandises de la cargaison du navire destinées à être débarquées dans le port de l'arrivée.

Le manifeste original devra être présenté en même temps que les deux copies, et l'Administration de la Douane aura la faculté de confronter et de collationner immédiatement ces deux copies sur ledit original qui restera entre les mains de celui qui le présentera.

bâtiment, ainsi que pour la houille ou les provisions faisant partie de son approvisionnement, qui ne figurent pas sur le manifeste de la cargaison, une déclaration signée par le capitaine tiendra lieu de manifeste lorsque ces marchandises seront débarquées pour être vendues dans un port ottoman (*).

Si la totalité de la cargaison est destinée à un autre port, la Douane apposera seulement son visa sur la copie du manifeste.

Les navires dont la cargaison est destinée à un autre port ou qui arrivent sur lest seront sous la surveillance de la Douane pendant toute la durée de leur séjour dans le port. Ils seront soumis à la visite douanière avant leur départ et, en cas de besoin, on pourra procéder à des perquisitions dans ceux desdits navires qui seront considérés comme suspects.

On considère comme manifeste original le registre de cargaison tenu à bord d'après les prescriptions du Code de commerce du pays dont le navire bat pavillon, ou une déclaration générale de chargement signée par les agents se trouvant au port de départ; d'autres documents ne pourront pas tenir lieu du manifeste original. Ce dernier portera mention de la totalité de la cargaison avec laquelle le navire est entré dans le port. Les pièces qui pourront constituer l'original du manifeste seront jointes les unes aux autres par un fil portant le cachet du capitaine. La première page du manifeste

(*) Manifestes et Visa Consulaire.

Une Circ. de l'Adm. des Contributions Ind. du 3 Haz. 1316 fit savoir aux douanes maritimes de l'Empire qu'à l'avenir les manifestes originaux des navires arrivant de l'étranger qui ne font pas de service régulier et qui n'ont pas d'agent dans le port ottoman respectif, devront porter le visa du Consulat Impérial ottoman du port de départ; et qu'en l'absence de visa, le capitaine d'un navire de cette catégorie pour pouvoir procéder aux opérations de débarquement, sera tenu de déposer à la douane une somme égale au double des droits d'entrée exigibles pour les marchandises destinées au débarquement, sauf à être remboursé de la moitié de cette somme dès qu'il aura reproduit le manifeste original.

Une note verb. circ. de la S. Porte aux Missions, 15 déc. 1900, ajouta que 'dans l'absence d'un Consul ottoman les bateaux de cette catégorie ont la faculté de faire viser leurs manifestes par l'autorité locale du port de départ.'

Les Missions protestaient contre cette mesure comme arbitraire et contraire aux principes des Traités en vigueur et aux dispositions de la notification officielle du 17 avril 1863, qui a été élaborée d'accord avec les délégués des Missions et qui, partant, ne saurait être modifiée qu'après entente avec elles.

Enfin la S. Porte a pris la décision suivante :

Circ. de l'Adm. générale des Contributions Ind. du 2-15 sept. 1318 (1900): Les vapeurs qui ne desservent pas de lignes régulières et qui ne sont pas représentés par des agents aux ports ottomans seront assimilés aux vapeurs des lignes régulières en ce que les douanes ottomanes n'exigeront plus que leurs manifestes soient rédigés et légalisés par la douane du port de départ étranger, mais se contenteront du manifeste ordinaire de l'agent. Dans l'absence d'un agent régulier, le capitaine sera considéré comme responsable de toute irrégularité.

présenté à la Douane sera rédigée de la façon suivante : ' Le présent registre est le manifeste original du bateau . . . battant pavillon . . . venant de . . . et comprend toute sa cargaison. Je certifie l'exactitude de cette déclaration par ma signature.'

La Douane pourra, en cas de besoin, placer des gardiens sur tout navire, mettre sous scellés les cales et prendre les mesures nécessaires pour empêcher toutes opérations d'embarquement, débarquement et transbordement non autorisées, à la condition que lesdites mesures n'entravent pas les opérations obligatoires du navire.

Toutefois les employés de la Douane ne peuvent en aucun cas procéder à une perquisition dans les bâtiments de commerce étrangers sans que l'Administration à laquelle ils appartiennent en ait donné préalablement connaissance aux employés consulaires du Gouvernement dont les bâtiments relèvent afin de leur donner la faculté d'y assister ; cette notification devra mentionner l'heure à laquelle la visite aura lieu, afin qu'il soit possible aux employés consulaires d'assister à la perquisition et à l'interrogatoire (). [Règlement ottoman.]*

(*) Règlement des manifestes des
marchandises débarquées 13 août 188a.
dans le Port de la Capitale.

[Avis communiqué aux Missions par la note verb. id., mais non
accepté.]

[Les Missions à la S. Porte (note verb. id. responsive, 14 sept. 188a) :
. . . Le règlement n'étant pas 'conforme aux principes des Traités (1861), ni aux dispositions de la notification officielle du 25 avril élaborée par une Commission mixte composée des délégués des Missions étrangères et en présence des agents des compagnies de navigation.' Les Missions . . . 'considérant que ces nouvelles mesures constituent des modifications manifestes au système en vigueur' déclarent qu'elles ne sauraient prêter leur concours à leur mise en application, sans qu'une nouvelle entente ne s'établisse au préalable entre la S. Porte et les Ambassades.]

En vue de conformer le service des manifestes aux bases fondamentales des Traités de commerce et de la notification officielle du 17 avril 1863, l'Administration générale des contributions indirectes invite qui de droit à régler strictement ses relations douanères dans le Port de Constantinople d'après les dispositions suivantes extraites des stipulations et règlements en vigueur :

1° A l'arrivée d'un navire dans le Port, l'agent de la Compagnie, le capitaine ou qui pour lui sera devra, avant tout débarquement de marchandise, remettre à la douane de débarquement deux copies de son manifeste signées et certifiées par lui conformes à l'original. Les copies qui porteront les marques, numéros et quantités des colis devront comprendre toutes les marchandises de la cargaison du navire destinées à être débarquées au Port de Constantinople pour être transportées soit à une douane soit à un dépôt. Si chacune de ces copies se compose de plus d'une feuille, elles devront être cousues ensemble d'un fil dont les bouts sont cachetés par l'agent, le capitaine ou qui pour eux sera avec la testation ci-dessous : 'Je certifie que la présente copie contient tous les colis de la cargaison du navire [nom] destinés à être débarqués dans le Port de Constantinople le . . . ;

2° Le manifeste original devra être présenté en même temps que les deux copies et la douane confrontera et collationnera les deux copies sur ledit original qui sera remis immédiatement après à celui qui l'a présenté. Ne sera accepté comme manifeste original qu'un registre de bord tenu d'après les prescriptions des Codes de Commerce ou une déclaration générale de chargement signée par les divers agents des ports d'embarquement. Le manifeste original indiquera en tout cas la totalité de la cargaison avec laquelle le navire est entré dans le Port, même si la destination d'une partie des colis est pour un port autre que Constantinople. Les différentes feuilles qui pourront composer la déclaration générale seront à joindre par un fil cacheté par le capitaine. La première page du manifeste présenté sera certifiée d'après la formule suivante: 'Le présent cahier est le manifeste original du bateau [nom, pavillon] venant [lieu de départ] et comprend toute la cargaison du navire sans exception. Je certifie l'exactitude de cette déclaration par ma signature.

Constantinople, le

Le capitaine, etc.

3° Si les marchandises à débarquer sont destinées pour une seule douane ou pour un dépôt ferme ou flottant dépendant également d'une seule douane, le manifeste et les deux copies seront remis à cette douane; si les colis sont à débarquer à plusieurs douanes ou à une douane et à un dépôt dépendant d'une autre douane, le manifeste original et autant de copies en double qu'il y aura des douanes et des dépôts de débarquement dans le Port seront remis au bureau central des manifestes sis à la Grande Douane de Stamboul. De même seront remises deux copies indiquant les marques, numéros et quantités des colis à transborder par allèges sans toucher la terre et l'espace de temps de transbordement. Sont exempts de cette déclaration seulement les transbordements qui se font directement de bord à bord et sans emploi aucun des allèges; toutefois également dans l'un et l'autre cas les transbordements pourront se faire librement sans le concours des préposés de la douane qui se réserve le droit de faire surveiller autant qu'elle le juge nécessaire;

4° Le bureau spécial ou le bureau central des manifestes après avoir confronté, collationné et certifié les deux copies de débarquement ou de transbordement rendra le manifeste original au porteur et remettra une copie à la douane de débarquement ou à la douane dont le dépôt relève. Quant aux colis de transbordement par l'intermédiaire d'allèges, ledit bureau rendra au porteur une copie revêtue de son visa et remettra l'autre au cordon douanier qui constatera s'il y a lieu que les mahones transbordantes ne contiennent que des colis déclarés;

5° Toute embarcation transportant dans le port des marchandises d'un navire aux douanes ou au dépôt portera dorénavant des listes de charge séparées pour chaque échelle douanière; chacune de ces listes indiquera le nom du navire, l'échelle du débarquement, numéros, marques et quantités des colis destinés à cette échelle et sera signée par l'agent, le capitaine ou son ayant cause. Ces listes resteront entre les mains de l'échelle de débarquement. Toute embarcation transportant des marchandises de la terre à un navire ou d'une échelle à l'autre sera munie du taskéré douanier conformément aux dispositions en vigueur;

6° Toute embarcation chargée non munie d'un document correspondant à sa cargaison sera saisie par le cordon douanier et transportée à la Grande Douane de Stamboul;

7° Les dispositions ci-dessus seront mises en exécution à partir du 15-27 juill. 1882.

Constantinople, le 8-20 juill. 1882.

Contenu du manifeste d'importation.

Art. 13. Le manifeste doit contenir les indications suivantes : le nom du navire ; sa nationalité ; le nom du capitaine ; le port de départ — et les ports de relâche. Les noms des propriétaires des colis. Les listes susindiquées seront de deux catégories : la première catégorie comprendra les colis de marchandises dont le poids dépasse 250 grammes, ainsi que les colis qui contiennent des objets dont le droit d'importation dépasse Ps. 150 or par 100 kilogrammes ; la seconde catégorie comprendra tous les colis dont le poids brut (vezni gairi safia) n'excède pas 250 grammes et dont le contenu est soumis à un droit d'entrée n'excédant pas Ps. 150 or par 100 kilogrammes.

Toutes les fois que l'Administration de la Douane le jugera nécessaire, elle désignera par écrit, en langue française, les colis de la seconde catégorie qui pourraient éveiller des soupçons quant à la véracité de la déclaration douanière et dont la révision paraîtrait par conséquent nécessaire. Cet avis de la Douane devra parvenir au bureau postal dans un délai de quatre heures si la remise des doubles de la liste a eu lieu avant sept heures à la turque ; et si la remise a eu lieu après sept heures à la turque l'avis devra parvenir au bureau postal jusqu'à sept heures du jour suivant. Ce n'est qu'après l'expiration de ce délai que l'Administration postale procédera à la livraison aux destinataires des colis de la seconde catégorie. Si, au contraire, un avis parvient au bureau postal en temps opportun, les colis désignés par la Douane remis, avec ceux de la première catégorie, contre reçus, à l'employé de la Douane autorisé par écrit à en prendre livraison.

Les contestations qui pourraient être soulevées quant à cette classification entre la Douane et le propriétaire, seront réglées sur la réclamation de ce dernier par la Direction Générale des Contributions Indirectes de l'Empire. Une Commission spéciale de quatre membres sera formée sous la présidence du Mustéchar des Contributions Indirectes ou d'un autre haut fonctionnaire de la même administration ; le réclamant pourra se faire représenter dans ladite Commission par deux experts notoirement connus ; ces experts auront voix dans ladite Commission ; les décisions seront rendues à la majorité des voix, et en cas d'égalité la voix du Président décidera. [Règlement ottoman.]

— L'énonciation sommaire des différentes marchandises à destination du port ottoman conformément aux connaissements ; le nombre des colis et la nature des emballages ; les marques et numéros des colis nécessaires à leur identification [règlements allemand et anglo-français] et leur destination soit au port où le manifeste est présenté soit à d'autres ports ; les colis contenant les provisions du bateau et pas encore ouverts. Le nombre total des colis doit être répété en toutes lettres. [Règlement ottoman.]

Les deux copies du manifeste doivent être écrites sans ratures, et toute correction sur l'original ou sur les copies doit être paraphée par le capitaine ou par son représentant signataire du manifeste. [Règlements allemand et anglo-français.]

Aucune amende n'est due pour des erreurs littérales ou de changements de rédaction qui ne peuvent pas préjudicier aux droits du trésor et ne modifient en rien la teneur des connaissement. [Règlement anglo-français.]

Les excédents ou les déficits résultant de la comparaison des manifestes avec la marchandise débarquée donneront lieu à l'application d'une amende prévue par l'art. 37 de ce règlement. Toutefois, les différences de poids en plus ou en moins entre le manifeste et les marchandises non emballées ainsi que celles susceptibles de pertes ou déchets pendant le voyage, qui n'excéderont pas 10 %, de même que toute différence justifiée, provenant d'un cas de force majeure ou d'accident constaté, ne donneront pas lieu au prélèvement des amendes. [Règlements allemand et anglo-français.]

Dans le cas d'omission d'une des prescriptions ci-dessus, le manifeste est restitué au signataire qui doit en présenter un nouveau sans qu'il puisse être considéré de ce chef comme contumace⁽¹⁰⁾. [Règlements allemand et anglo-français.]

Débarquement des marchandises.

Art. 14. Un préposé de la Douane pointe sur une des copies du

⁽¹⁰⁾ Règlement des manifestes défectueux en date du 3 Ellul 1302 (1886) publié dans le Lah.-i-Kav., vol. III, p. 333.

1° Toute marchandise qui n'est pas comprise dans le manifeste, à l'exception de celles indiquées ci-dessous, sera frappée d'un double droit en cas de plainte contre les agents ou le capitaine pour agissement illégal ; l'excédent du droit sera payé par eux.

2° Si un objet quelconque, dont l'importation est interdite par la loi spéciale se trouve dans les bagages d'un passager venant des provinces ou de l'étranger, ou si cet objet n'est qu'un échantillon, il sera considéré comme faisant exception à l'art. 1^{er} et ne payera qu'un simple droit.

3° Les marchandises non comprises dans le manifeste mais qui sont munies d'un tezkéré douanier comme ayant déjà acquitté une fois les droits de douane, ne les payeront de nouveau qu'une fois seulement, et si ce sont des objets sans valeur commerciale ils ne payeront rien de plus.

4° Les marchandises qui ne sont pas en caisses ni en sacs, quoique susceptibles d'être emballées, telles que les céréales, le sucre, etc. (zakhiré) et dont le poids n'excède pas de plus de 2 % le poids déclaré, ne payeront que simple droit ; si l'excédent est plus grand, elles payeront un double droit dont la moitié reviendra au dénonciateur et le reste au fisc.

5° Les marchandises non comprises dans le manifeste et débarquées ailleurs qu'à leur destination, si l'agent peut prouver que cela est survenu par mégarde et de bonne foi, ne payeront qu'un simple droit. Mais à défaut d'une telle preuve, elles payeront double droit.

6° Ces instructions seront appliquées aux manifestes rédigés après le 15 nov. (v. s.).

manifeste contradictoirement avec le capitaine du navire ou son représentant, le colis et marchandises débarqués.

Les marchandises sont transportées à la Douane pour les opérations de vérification et d'enregistrement.

Si la quantité des marchandises ou le nombre de colis débarqués sont *supérieurs* ou [règlements ottoman et anglo-français] *inférieurs* aux indications du manifeste, le capitaine ou son représentant doit fournir des justifications relativement aux différences constatées. *Si les marchandises ou colis en excédent ont été embarqués par erreur ou portés au delà de leur vraie destination* ou [règlements allemand et anglo-français], si les marchandises ou colis manquant n'ont pas été embarqués ou ont été transportés sur un point autre que celui de leur destination réelle, la justification doit être fournie au moyen de documents en original établissant les faits.

Si les objets manifestés ne se trouvent pas, le capitaine ou son représentant doit apporter la preuve qu'il en a remboursé la valeur ou qu'il a désintéressé le chargeur ou le destinataire. [Règlement ottoman.]

Si les justifications exigées par le présent article ne peuvent être données dans les vingt-quatre heures, le capitaine ou son représentant sera tenu de donner caution *acceptable à la douane* [règlement ottoman] ou de faire le dépôt de l'amende aux termes de l'art. 36 ; *toutefois, lorsqu'il aura un agent sur les lieux, il ne sera astreint ni à faire le dépôt ni à donner caution.* [Règlements allemand et anglo-français.]

La constatation pourra se faire, par exemple pour les marchandises en déficit, par les lettres originales de commande du destinataire, les factures, les lettres originales de l'expéditeur, ou les enregistrements dans les livres de commerce des intéressés trouvés en due forme, dans ce cas, il peut lui être accordé, pour fournir ces justifications, un délai qui ne pourra excéder quatre mois.

Les colis trouvés à bord et non indiqués dans le manifeste seront considérés comme contrebande, aucune justification ne pourra être invoquée à leur égard et ils seront traités conformément à l'art. 36 ⁽¹¹⁾. [Règlement ottoman.]

⁽¹¹⁾ Règlement de 1863, art. 1^{er} (suite).

L'Administration de la douane affectera un préposé qui pointera contradictoirement avec le capitaine, l'agent de la Compagnie, le consignataire ou qui pour eux sera, sur les deux copies de manifeste, les colis débarqués à terre.

Le déchargement terminé et les opérations reconnues conformes, une des copies contresignée par l'Administration de la douane sera remise à ce capitaine, à l'agent de la Compagnie, au consignataire ou à qui pour eux sera, et l'autre restera dans les archives de la douane.

Si les colis débarqués étaient en quantité moindre que ceux portés sur le manifeste, en destination du port respectif, quatre cas peuvent se présenter.

Remise de la déclaration.

Art. 15. La déclaration prescrite par l'art. 6 doit être présentée aux douanes dans les huit jours qui suivent le débarquement de la cargaison. Ce délai expiré, la marchandise sera expédiée d'office par la Douane à l'entrepôt douanier, partout où un tel entrepôt sera établi. Là où il n'existe pas d'entrepôt, elle séjournera dans le hangar douanier contre droit d'arédié *qui ne sera payable qu'après le délai susdit de huit jours.* [Règlements allemand et anglo-français.]

Toutefois, avant de dresser la déclaration écrite, le propriétaire d'une marchandise *ou qui pour lui* [règlements allemand et anglo-français], sera autorisé sur sa demande à vérifier dans les bureaux

1° Ou le colis n'a pas été débarqué.

2° Ou le colis a été débarqué sur un point qui n'était pas celui de sa destination.

Dans ces deux cas, le capitaine, l'agent de la Compagnie, ou qui pour eux sera, devra en apporter la justification dans un délai déterminé.

3° Ou le colis a été perdu et réclamé par le chargeur ou le destinataire, le capitaine, l'agent de la Compagnie, ou qui pour eux sera, aura à justifier dans un délai déterminé qu'il en a remboursé la valeur.

La douane n'aura rien à réclamer si les justifications énumérées dans les paragraphes 1, 2, 3, ci-dessus, ont été produites.

4° Si le colis a été perdu et n'est pas réclamé, dans ce cas le capitaine, l'agent de la Compagnie, ou qui pour eux sera, devra payer le droit de la douane, suivant la valeur déclarée ou assurée d'après le manifeste. Si la valeur en était inconnue, il devra, à titre d'amende, verser à la douane le double du colis payé ou assigné.

Le délai pour faire les justifications ci-dessus, ainsi que celles d'avarie, sera de six mois pour tous les ports sans distinction.

Si ces justifications ne peuvent pas être données, dans un délai de quarante-huit heures après le débarquement, les agents des compagnies des paquebots à vapeur devront donner une déclaration écrite portant engagement de produire, dans le délai de six mois, les justifications nécessaires.

Pour les navires à voiles ou à vapeur qui n'ont pas de représentant permanent, le capitaine devra, avant de quitter le port, ou déposer à la douane le montant des droits ou des amendes qu'il aurait à payer, s'il ne faisait pas dans le délai de six mois lesdites justifications, ou donner une garantie à la satisfaction de la douane pour le montant desdits droits ou amendes.

Le débarquement des marchandises à terre sur les quais de la douane ne pourra s'opérer sans une permission de l'Administration.

Cette permission sera accordée immédiatement après la remise des deux copies du manifeste.

Comme il arrive souvent qu'il est indispensable aux navires à voiles, ayant une autre destination, et aux bateaux à vapeur qui font un service régulier, de commencer le débarquement de leurs marchandises sans retard, l'Administration de la douane leur permettra de décharger dans des allées, pendant que la formalité de la remise des deux copies des manifestes s'opérera. Ces marchandises pourtant ne pourront être mises à terre avant que le capitaine ou le consignataire ne se soit mis en ordre à cet égard, et n'ait obtenu la permission précitée.

de la douane et sous la surveillance de ses agents, le contenu des colis arrivés pour son compte.

La déclaration doit être écrite en langue turque ou française et une fois présentée elle ne sera plus modifiée. [Règlement ottoman.]

Le propriétaire aura également la faculté, sur sa demande écrite, de retirer des échantillons des marchandises pour les remettre à la Commission mentionnée à l'art. 39 de ce règlement, afin que celle-ci indique les droits de douane y afférents. [Règlements allemand et anglo-français.]

Le permis d'ouvrir, avant la présentation de la déclaration, les colis pour en vérifier le contenu, est donné par le directeur ou chef de la Douane, lequel délègue également l'employé qui doit assister à la vérification.

La déclaration, une fois présentée, ne peut être modifiée sans excuse valable et sans autorisation du Directeur de la Douane. [Règlements allemand et anglo-français.]

Contenu et forme de la déclaration.

Art. 16. Les déclarations doivent être faites par écrit sur des formules imprimées par la Douane.

— Elles peuvent être rédigées en langue turque, française ou italienne, au choix du déclarant. [Règlements allemand et anglo-français.]

— Elles doivent contenir toutes les indications nécessaires pour l'application du Tarif. [Règlement ottoman.]

Les déclarations concernant les importations doivent énoncer :

1° Les noms, prénoms, nationalité et domicile du déclarant ;

2° Les pays de provenance et d'origine et de destination [règlement ottoman] des marchandises ainsi que le nom et la nationalité du navire qui les a transportées ; la nature des emballages, les marques, les numéros, le poids et l'adresse des colis, ainsi que l'espèce, la qualité, le poids, le nombre, la mesure ou la valeur des colis. [Règlement ottoman.]

3° Le nombre, le poids et la nature des colis, les marques et numéros nécessaires pour leur identification, la dénomination des marchandises contenues dans chaque colis ainsi que, pour chaque catégorie de marchandises, le poids ou le nombre de ces marchandises [règlements allemand et anglo-français] conformément aux unités d'après lesquelles elles sont taxées dans le tarif.

Les déclarations concernant les embarcations importées doivent énoncer leur valeur et contenir les indications mentionnées aux nos 1 et 2 du paragraphe précédent.

Toute différence entre le poids de la marchandise à l'arrivée et celui qui est porté sur la déclaration ne donne pas lieu au prélèvement des amendes 1° lorsque cette différence est occasionnée par une avarie survenue au cours du voyage ; 2° lorsque, pour les marchandises non avariées, elle ne dépasse pas 10 %. [Règlements allemand et anglo-français.]

Les déclarations concernant les marchandises destinées à transiter par voie ferrée en wagons plombés doivent être identiques à celles destinées à l'exportation [règlement anglo-français]; doivent contenir : 1° les noms, prénoms, nationalité et domiciles du déclarant ; 2° les pays de provenance et d'origine des marchandises, le nom et la nationalité du navire qui doit les embarquer ou l'indication de la voie ferrée qui doit les transporter, ainsi que la destination, en tant qu'elle est connue, de la marchandise ; 3° le nombre, le poids et la nature des colis, les marques et numéros voulus pour leur identification ; enfin, la dénomination des marchandises contenues dans chaque colis. [Règlement allemand.]

Les déclarations concernant les marchandises destinées à transiter par toute autre voie que celle du chemin de fer en wagons plombés, à être entreposées ou bien à être expédiées d'une douane à une autre, doivent contenir toutes les indications voulues pour l'identification des colis et pour le calcul des droits à prélever d'après le tarif.

Les opérations de transbordement d'un bâtiment à un autre dans les ports ou rades ottomans seront préalablement portées à la connaissance de la Douane par un extrait du manifeste qui comprendra tous les colis à transborder et qui sera signé par le capitaine ou son représentant [règlements allemand et anglo-français] (12).

Effets du défaut de présentation du manifeste ou de la déclaration.

Art. 17. Le refus de présenter le manifeste d'importation ou de départ, ou la non-exhibition, sans justification valable, dans les délais réglementaires de ce manifeste, donne lieu au prélèvement des amendes prévues à l'art. 37.

Si le propriétaire ou le destinataire n'a pas présenté sa déclaration [règlements allemand et anglo-français] et n'a pas retiré sa marchandise dans un délai d'un an à partir du débarquement en douane, l'administration pourra procéder, dans les formes administratives, à la vente de la marchandise aux enchères publiques, après un seul avis donné à l'intéressé ; cet avis, rédigé

(12) Transbordement et formalités douanières.

Les Missions à la S. Porte, note verbale circulaire.

[extrait.]

La S. Porte signalait à l'Ambassade . . . que, d'après un rapport de l'Administration Générale des Contributions Indirectes, les marchandises en transit dans le port de Constantinople, sont transbordées sur des bateaux de petit tonnage sans qu'avis préalable en soit donné aux autorités douanières. L'Ambassade . . . a l'honneur d'informer le Ministère Impérial des Affaires Étrangères que l'agent de la . . . s'est déclaré prêt à prendre les mesures nécessaires pour que, dorénavant, les duplicata des connaissements soient remis à la douane après le transbordement des marchandises en transit.

en langue turque et française [règlements allemand et anglo-français] sera affiché ou inséré dans un journal de la localité.

La vente ne sera effectuée que quinze jours après la publication de l'avis dont il s'agit⁽¹²⁾.

Les marchandises sujettes à détérioration, écoulement ou déperissement, telles que fruits, etc. . . . ne peuvent séjourner en

⁽¹²⁾ Vente des marchandises délaissées en douane.

a. Règlement de 1863, art. 7.

La douane fera opérer la vente des colis délaissés dans ses magasins après un an et un jour, et de la manière suivante :

À l'expiration dudit délai d'un an et un jour, l'Administration de la douane annoncera cette vente à Constantinople, par un avis inséré dans deux des journaux de cette ville, l'un turc et l'autre français, et dans les provinces par un avis en langue turque affiché à la douane et à l'entrée de l'hôtel du gouverneur, du kaimakam ou du mudir.

Un mois après cette publication, la douane procédera à l'ouverture des colis destinés à la vente, en présence : 1° de deux délégués du tribunal de commerce, et là où il n'y aurait pas de semblable tribunal, de deux délégués du medjlis de la localité ; 2° d'un délégué du Consulat ou de l'autorité dont relève le destinataire du colis, et si le destinataire est inconnu, d'un délégué du Consulat ou de l'autorité du pavillon sous lequel le colis a été transporté.

La douane et lesdits délégués dresseront un inventaire des objets contenus dans ces colis, et fixeront le jour et l'heure de la vente qui devra être précédée des mêmes publications que celles mentionnées ci-dessus.

Au jour fixé, la douane procédera à la vente aux enchères publiques de ces colis, en présence des délégués ci-dessus mentionnés qui signeront le procès-verbal de la vente.

Le procès-verbal contiendra, outre les autres indications, les noms, prénoms et profession de l'acquéreur de chaque objet vendu.

Si le délégué du Consulat ne se présentait pas à la douane, au jour et à l'heure fixés pour la vente, il sera alors censé s'en rapporter à la douane qui passera outre à ladite vente, pourvu qu'elle soit assistée par les deux délégués du Tidjaret, ou à défaut des medjlis dont la présence est obligatoire.

Les objets vendus seront adjugés sur une seule enchère au plus offrant et dernier enchérisseur, et payés comptant.

Les frais privilégiés devront être acquittés intégralement sur le produit de la vente dans l'ordre suivant :

1° Les frais de vente comprenant ceux de publication, d'affiches, etc. ;
2° Les droits de douane calculés sur le prix de l'adjudication, déduction faite des frais de vente ;

3° Des colis et les frais assignés ;

4° Les droits d'ardié.

Ces frais acquittés, le reliquat devra être versé contre quittance régulière à l'autorité dont relève le destinataire, et si elle était inconnue à l'autorité du pavillon sous lequel la marchandise a été transportée.

[v. aussi règlement, 11 Reb. 1276 (Dust., vol. II, p. 606 et Kod. p. 4107), sur la vente des marchandises délaissées dans la douane. Ce règlement a été modifié, quant aux marchandises étrangères, par les dispositions citées ci-haut.]

[Il a été décidé que les marchandises laissées en douane pendant une année et mises en vente pour le compte des Contributions Indirectes, pourront être restituées à leurs destinataires, à condition, pour ceux-ci, d'acquitter les droits de douane et les frais.

(Bulletin de la Ch. de Comm. française, n° 170, 31 mai 1901, p. 973.)]

douane plus longtemps que leur état ne permet de les garder. Si elles ne sont pas retirées en temps utile, il en est dressé procès-verbal par l'Administration qui effectue la vente d'office, sans en aviser l'intéressé *pourvu que la nécessité de cette vente ait été reconnue par une expertise.* [Règlements allemand et anglo-français.]

L'ouverture et la vente des colis abandonnés doivent se faire avec l'assistance des Autorités locales indigènes. Dans le cas où *il est connu à l'Administration de la Douane que* [règlement ottoman] le destinataire est sujet étranger, la vente sera faite avec l'assistance d'un délégué du Consulat dont relève l'intéressé.

Si les représentants de l'Autorité indigène ou consulaire ne se présentent pas à l'heure fixée par la lettre de convocation, il en est dressé procès-verbal et il est procédé à la vente.

Tant que la vente n'est pas consommée, le propriétaire de la marchandise peut la retirer en acquittant les droits de douane et tous les autres frais, y compris ceux de criées et de courtage, s'il y a lieu. [Règlements allemand et anglo-français.]

Le produit des ventes, après déduction des frais privilégiés dans l'ordre suivant, savoir : des frais de vente comprenant ceux de publication, d'affiche, etc., des droits de douane, des frais d'entrepôt ou des droits d'arriéré, des nolis et des frais assignés, ainsi que des amendes, reste en dépôt dans les caisses de l'Administration à la disposition de qui il appartiendra. Si ce dépôt n'est pas réclamé dans un délai de trois ans, il reste acquis à l'Administration des Douanes.

Arrivages par voie postale.

Art. 18. *Tous les colis arrivant en Turquie de l'étranger, seront, le jour de leur arrivée, et le plus tôt possible, remis par la poste à l'employé de la Douane autorisé par écrit à en prendre livraison.*

La livraison se fera contre reçu mentionnant le jour et l'heure de la réception des colis par la Douane. [Règlements allemand et anglo-français.]

Art. 18. *Les sacs renfermant des lettres et des imprimés arrivés par la poste ainsi que les colis postaux dont le poids net (sûreté) ne dépasse pas les 250 grammes et dont les droits d'importation n'excèdent pas Ps. 150 or par 100 kilogrammes sont en général exempts de la visite, pourvu qu'ils soient portés sur une feuille de route régulière. Cependant l'Administration de la Douane pourra, toutes les fois qu'elle le voudra, faire assister un de ses employés dans les bureaux postaux à l'ouverture des sacs à lettres. Toutefois cette présence de l'employé douanier ne devra nullement entraver le service postal et sa visite se bornera absolument à constater que les sacs à lettres ne contiennent pas des colis de marchandises soumises aux droits ou dont l'importation est prohibée.*

Tous les colis postaux arrivés de l'étranger seront inscrits sur une

liste faite en double par l'employé de la poste. [Règlement ottoman.]

Le double de la liste des colis postaux dressé par le bureau de poste expéditeur sera remis à la Douane contre reçu le jour de sa réception, et au plus tard avec les colis postaux eux-mêmes.

Sur le double seront apposés la signature de l'employé et le cachet de la poste étrangère.

Les deux exemplaires de cette liste porteront les annotations identiques suivantes: le numéro d'ordre, le poids total des colis qui y sont énumérés et la valeur de chaque colis d'après la déclaration douanière provenant des bureaux expéditeurs. Le double remis à la Douane portera, en outre, le numéro d'enregistrement et l'équivalent en piastres d'or de la valeur, d'après la déclaration douanière susmentionnée. [Règlements allemand et anglo-français.]

Service des voyageurs.

Art. 19. L'Administration douanière affectera des emplacements spéciaux à la visite des effets des voyageurs⁽¹⁴⁾.

Personne ne pourra être exempté de cette visite. [Règlement ottoman.]

Les voyageurs qui apportent avec leurs effets des objets soumis aux droits d'importation, ne seront pas tenus de les déclarer par écrit lorsque ces effets ne sont pas destinés au commerce; il suffira, en pareil cas, qu'ils les déclarent verbalement ou qu'ils présentent, sans aucune déclaration, leurs malles à la vérification douanière.

Dans ce cas les voyageurs ne seront responsables que pour des objets qu'ils auraient tâché de soustraire à la connaissance douanière par des préparatifs spéciaux. [Règlement ottoman.]

Toute tentative faite par les voyageurs dans le but de soustraire ces objets à la visite douanière, entraînera l'application des amendes prévues par l'art. 37. [Règlements allemand et anglo-français.]

Les effets à usage, même neufs, que la douane reconnaîtrait être destinés à l'usage personnel du voyageur seront affranchis des droits de douane.

(14) a. Règlement de 1863, art. 1^{er} (suite.)

L'Administration de la Douane affectera un emplacement *ad hoc* pour la visite des effets des voyageurs, dont personne ne pourra s'exempter. Ceux de ces effets qui porteront les indices d'avoir déjà servi, ainsi que les vêtements, linge, chaussures et autres mêmes effets neufs et objets que la douane reconnaîtrait être destinés à l'usage personnel du voyageur, seront affranchis des droits de douane.

b. Avis officiel publié 20 févr. 1884.

Considérant qu'il y a souvent entre les voyageurs des individus suspects, il a été décidé que les bateliers ne pourront plus débarquer les personnes arrivant à Constantinople par des vapeurs qu'aux douanes. Les agents de la police maritime sont chargés d'arrêter tout batelier qui contreviendrait à cette disposition et le chef de la Corporation des bateliers a été notifié dans ce sens.

Au départ, les effets des voyageurs ne seront pas soumis à la visite douanière. [Règlements allemand et anglo-français.]

Quant aux agents de carrière accrédités en Turquie par les Puissances étrangères, ils ne seront pas soumis à la visite douanière et les effets leur appartenant entreront en franchise de droits.

Sont également exemptés des droits d'entrée, mais assujettis à la vérification, les effets et objets appartenant aux églises, aux religieux, aux écoles et autres établissements hospitaliers, d'après les règles fixées par les traités. [Règlement anglo-français.]

Traitement des envois d'échantillons.

Art. 20. Les objets passibles d'un droit de douane qui sont importés comme *petits modèles* ou ⁽¹⁵⁾ échantillons, par des marchands, des industriels et des commis-voyageurs, seront admis en franchise de droits de douane, à la condition que ces objets soient réexportés, *sans avoir été vendus* [règlement ottoman], et sous réserve de l'accomplissement des formalités nécessaires pour la réexportation ou la mise en entrepôt.

Le délai accordé pour la circulation de ces *petits modèles* et ⁽¹⁵⁾ échantillons en franchise de droits, sera limité à un an.

La réexportation des *petits modèles* et ⁽¹⁵⁾ échantillons devra être garantie immédiatement au premier lieu ⁽¹⁶⁾ d'entrée, soit par le dépôt du montant des droits de douane, soit par un cautionnement.

Les *petits modèles* et ⁽¹⁵⁾ échantillons importés par des voyageurs de commerce, pourront, après leur admission par l'Autorité douanière du premier lieu ⁽¹⁶⁾ d'entrée, et durant le délai accordé pour la circulation, être expédiés par mer dans une autre localité de l'Empire, sans être soumis à un renouvellement des formalités d'entrée, moyennant une déclaration de transport faite à l'Autorité douanière compétente.

Sont compétentes pour les opérations douanières nécessitées par l'exécution des dispositions ci-après, les douanes, les nazarets douaniers et toutes les douanes qui possèdent un entrepôt. Les marchands, industriels ou commis-voyageurs qui importeront des *petits modèles* ou ⁽¹⁵⁾ échantillons, présenteront à la douane d'entrée, outre la déclaration d'importation, une liste en double expédition contenant l'indication détaillée des différents articles importés d'après leur dénomination en usage dans le commerce. La douane constatera et certifiera l'exactitude de ces indications, apposera, sans frais, son cachet sur chaque échantillon ou carton d'échantillons, enregistrera la date de l'entrée, percevra le dépôt du droit d'importation ou le cautionnement, délivrera au porteur des échantillons un certificat de circulation en même temps qu'une des listes présentées

⁽¹⁵⁾ Le règlement ottoman ne contient pas les mots 'petits modèles.'

⁽¹⁶⁾ Règlement anglais 'bureau.'

par lui à la douane d'entrée ; elle mettra ensuite les échantillons à sa disposition.

La douane de sortie à laquelle les échantillons seraient présentés au cours d'un délai de douze mois à partir de leur importation, constatera leur conformité avec le certificat et la liste d'entrée, certifiera, en cas d'accord, la réexportation ou l'entreposage, et restituera le montant de la somme déposée primitivement ou fera décharger le cautionnement.

Si les petits modèles ou échantillons ne sont pas présentés dans ce délai d'un an fixé pour la réexportation ou l'entreposage, la douane d'entrée enregistre définitivement les droits d'importation déposés ou exige du garant le paiement de ces droits.

Aucun droit ou taxe quelconque ne sera exigé des propriétaires de ces petits modèles et échantillons pour toute formalité douanière y relative.

Les cartes d'échantillons, les échantillons en morceaux coupés de la pièce ou les échantillons et modèles représentant la marchandise, en tant qu'ils ne peuvent servir à aucun autre usage, seront exemptés, après vérification douanière, des droits d'importation et de toute autre formalité. [Règlements allemand et anglo-français.]

Expédition de marchandises étrangères d'une douane ottomane à une autre⁽¹⁷⁾.

Art. 21. Les marchandises étrangères qui, avant le paiement des droits, doivent être transportées d'une douane de l'Empire à une autre, par voie de transbordement mais après dépôt provisoire en douane [règlement ottoman] ne peuvent être expédiées qu'après remise de la déclaration y afférente⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁷⁾ Règlement de 1863 (suite).

Art. 2. Toutes les marchandises en transit par terre seront soumises au droit de visite.

Le Gouvernement, voulant néanmoins donner au commerce toutes les facilités possibles et compatibles avec la sauvegarde des intérêts du Trésor a adopté à l'égard de ces marchandises les mesures suivantes :

1° La demande d'un 'teskeret' pour faire traverser des marchandises en transit devra être accompagnée d'une déclaration écrite, signée par le négociant ou son agent, portant les marques, numéros, quantités et qualités des dites marchandises.

L'Administration de la douane fera vérifier le contenu d'un colis à son choix, si la partie est inférieure à dix colis, et d'un sur chaque dix colis, si la partie est plus considérable. Le contenu des colis, ainsi ouverts, se trouvant conforme à la déclaration, les droits sur toute la quantité seront réglés sans autre formalité.

⁽¹⁸⁾ a. Expédition d'une douane ottomane à une autre.

Quittances de douane,
note verb. circ.

5 AVR. 1875.

[ratification officielle communiquée aux Missions.]

Dans le but de prévenir toute tentative de fraude sur les 'teskerés'

(passavants), l'Administration Générale des Contributions Indirectes vient d'arrêter les mesures suivantes :

A l'avenir, les 'teakérés' (passavants) délivrés par les bureaux des douanes de l'Empire pour toutes sortes de marchandises, porteront indication du lieu de destination ainsi que cela se pratique déjà pour les 'teakérés' des tabacs tant à fumer qu'à priser. Si la marchandise est débarquée à un autre point que celui indiqué dans le 'teakéré', le 'teakéré' ne sera point valable et la marchandise ne pourra franchir la ligne douanière qu'après acquittement des droits.

Dans le cas où une marchandise quelconque arrivée au lieu indiqué dans le 'teakéré' serait ensuite destinée pour un autre point de l'Empire, le négociant aura le droit de se faire délivrer, en échange du premier, un second 'teakéré' spécifiant la nouvelle destination. De même, si un négociant, après avoir obtenu un 'teakéré' pour une destination quelconque, était obligé de donner à sa marchandise une autre destination, un nouveau 'teakéré' lui sera remis conformément à sa demande, en échange du premier, pourvu que la marchandise se trouve en douane.

Le négociant qui aura égaré le 'teakéré' qui lui aurait été délivré conformément aux dispositions ci-dessus, pourra obtenir un duplicata.

Le négociant qui aurait dirigé sa marchandise sur un autre bureau que celui énoncé dans le 'teakéré' pourra, avant de la retirer de la douane pour la consommation locale, l'expédier de là au lieu indiqué dans le 'teakéré' sans être assujéti à aucun droit.

Communication de ces mesures a été déjà faite aux autorités douanières de l'Empire.

b. Expédition d'une douane ottomane

à une autre.

Quittances de douane,
règlement.

30 Reb. I 1288.
30 mai 1871.

Kod. p. 4111.
Arist. vol. III, p. 390.

[communiqué aux Missions, note verb. circ. 31 mai 1871 et pas accepté.]

Art. 1^{er}. Les quittances de douane (Eda Teakéressi) délivrés pour les produits du sol ou de l'industrie de la Turquie ou de l'étranger qui, ayant acquitté le droit de douane, doivent être transportés dans une autre partie de l'Empire, ne pourront être admises qu'au lieu de destination désigné sur ces quittances. Dans toute autre localité, ce document ne devant pas être valable, sera retenu et annulé par l'Administration douanière, et la marchandise ne sera rendue qu'après l'acquittement du droit établi.

Art. 2. Dans le cas où des marchandises transportées par voie de terre ou de mer, en vertu d'une quittance, s'arrêtent aux douanes situées sur leur passage, elles devront continuer leur route jusqu'à destination sans être introduites dans l'enceinte des villes ou des bourgs où elles s'arrêteraient.

Si les propriétaires de ces marchandises voulaient passer la nuit dans ces localités, ils pourront y entrer et faire entrer leurs chevaux, en laissant toutefois à la douane les marchandises qu'ils seront tenus d'enlever le lendemain matin. Mais si ces marchandises devaient être introduites dans l'enceinte des villes, bourgs et villages, foires, marchés ou échelles situés sur leur parcours, les quittances qui les accompagnent seront considérées comme nulles et les marchandises ne pourront y entrer qu'en payant le droit, conformément aux dispositions de l'art. 1^{er}.

Art. 3. A l'arrivée des marchandises au lieu indiqué sur la quittance qui les accompagne, cette dernière sera retirée par la douane, et les marchandises pourront être introduites dans la localité.

Si plus tard, ces marchandises n'ayant pu être consommées sur place, doivent être réexpédiés, en totalité ou en partie, à toute autre localité, la douane leur remettra gratuitement une quittance suivant les formalités établies, et permettra le passage de ces marchandises.

Ces colis seront transportés à la douane de destination moyennant un Imouhaber donné par la douane de départ ou de transbordement [règlement ottoman] et en même temps les plombs de la douane seront appliqués aux colis ou aux compartiments spéciaux des bateaux à bord desquels ils seront chargés. [Règlement ottoman.]

La Douane remettra l'Imouhaber au propriétaire des colis pour la vérification à l'entrée.

Sont dispensées du plombage les marchandises qui, par leur nature, ne sont pas susceptibles de recevoir les plombs. [Rèlements ottoman et allemand.]

Quant aux marchandises expédiées d'un port ottoman à destination de l'Égypte ou d'un port égyptien à un port ottoman, le régime actuel est maintenu, de façon qu'une fois que ces marchandises auront acquitté le droit d'entrée, elles ne seront soumises, en aucun cas, à un second paiement de droits; toutefois, il est bien entendu qu'à l'arrivée, dans les autres parties de l'Empire, de marchandises expédiées d'Égypte, munies de Reftiées, conformément à ce qui précède, et dont les droits de douane seraient, par suite de modifications consenties, inférieurs à ceux portés sur le tarif général ottoman, la différence en plus sera acquittée à la douane du lieu de destination.

Les marchandises d'origine étrangère qui ont déjà acquitté les droits d'importation et qui seraient transportées par mer dans un autre port ottoman, n'y seront admises en franchise que si elles sont accompagnées d'un teskéré de la douane de départ conforme aux prescriptions du règlement concernant les marchandises indigènes en pareil cas.

Décharge de l'Imouhaber.

Art. 22. A l'arrivée des colis à la douane vers laquelle ils ont été dirigés, le destinataire doit dans un délai de sept jours déclarer leur destination, et [règlement ottoman] il est procédé à leur identification. Si les énonciations de l'Imouhaber sont reconnues exactes, un certificat de décharge est délivré au destinataire gratuitement, sauf le timbre légal; si, au contraire, la constatation fait ressortir des différences, et si les colis portent les traces d'une

Les dispositions des articles 1^{er} et 2 seront également applicables à l'égard des marchandises transportées de la manière susdite d'un point de l'Empire à un autre.

Par exception aux dispositions qui précèdent, les quittances délivrées aux voyageurs pour les bagages qui les accompagnent seront toujours valables, mêmes dans les localités autres que celles désignées sur ces documents.

Pour les formalités en cas de 'teskérés' défectueux,
 v. Instructions, 3 Zilhi. 1295. Dust, vol. IV, p. 421-447.
 13 nov. 1293. Kod., p. 408a.

manipulation frauduleuse pratiquée en route, le certificat est refusé, ou bien il n'est délivré que pour les colis trouvés conformes aux indications de l'Ilmouhaber.

Les employés de la douane d'arrivée relateront au dos de l'Ilmouhaber l'état des colis au moment de l'identification; ils restitueront ensuite cet Ilmouhaber à la douane de départ *dans le délai indiqué sur l'ilmouhaber par la douane de départ.* [Règlement ottoman.]

Transport maritime des marchandises indigènes d'une douane ottomane à une autre.

Art. 23. Les marchandises indigènes, c'est-à-dire les produits du sol ou de l'industrie ottomane, qui seraient transportées par mer d'un port de l'Empire à un autre, sont assujetties aux dispositions du règlement spécial.

Marchandises en transit.

Art. 24. Les marchandises destinées au transit seront soumises aux règles y afférentes établies dans les articles 21 et 22 [règlement ottoman] 16, 21, 22, 31 [règlement allemand] 16, 26, 30 [règlement anglo-français.]

Après la déclaration et la vérification, à la première douane d'entrée, des marques et emballages des colis en transit, et au moment de leur expédition en transit, il est délivré au propriétaire ou expéditeur, un Ilmouhaber contre dépôt ou cautionnement agréé par la Douane, d'une somme égale au montant du droit d'entrée.

La Douane indique, sur cet Ilmouhaber, le délai dans lequel les marchandises doivent être présentées au dernier bureau de sortie de la frontière. Ce délai sera fixé selon la distance que doivent parcourir les marchandises, mais il ne pourra pas dépasser un maximum de six mois à compter de la date de l'Ilmouhaber.

Pour les marchandises à destination de la Perse, via Trébizonde, ce délai de six mois sera toujours accordé et compté à partir de la date de sortie des marchandises de la douane ou entrepôts de Trébizonde. [Règlements allemand et anglo-français.]

Les colis en transit sont soumis au plombage (19). Les mar-

(19) Transit,

règlement sur le plombage,

en date

23 Djem. I 1280.

Dust., vol. II, p. 584.

Kod., p. 408a.

1° Toute Marchandise à envoyer en transit par mer ou par terre d'un endroit de l'Empire à un autre ou à exporter, aussitôt qu'elle a été visitée par la douane du lieu de départ et a acquitté le droit légal, sera scellée par la douane qui apposera aux emballages un ou plusieurs sceaux de plomb; le nombre des sceaux apposés doit être mentionné dans le 'teakéré' relatif à la marchandise.

chandises qui transitent directement par chemin de fer sont traitées conformément aux dispositions du règlement spécial.

Elles ne seront pas soumises au dépôt du montant des droits ou au cautionnement ⁽²⁰⁾. [Règlements allemand et anglo-français.]

2° Le plombage se fait seulement sur la demande du commerçant ; les colis sans plomb seront ouverts et examinés par toutes les douanes sur leur parcours.

3° Il sera perçu 50 paras comptant payés d'avance pour chaque plomb, pour défrayer les dépenses.

4° Tant que les colis plombés sont conformes, quant au nombre, numéro et nature des plombs indiqués dans le reçu de la douane (teskéré) qui les accompagne, et tant que ces plombs sont intacts et ne provoquent aucun soupçon, ces colis passeront librement par les douanes intermédiaires sans être pesés ou ouverts pour vérifier le contenu ; arrivés à leur destination soit pour y entrer en consommation soit pour en être exportés, la douane, pour empêcher tout abus, enlèvera les plombs.

5° Pour prévenir tout abus ou soupçon de la nature indiquée à l'art. 4, les employés de la douane doivent apposer un nombre suffisant de plombs selon la grandeur et nature du colis sans écouter le propriétaire si, pour raison d'économie, il n'en veut qu'un nombre insuffisant, et doivent veiller à ce que les colis soient plombés de façon à empêcher l'introduction abusive d'autres objets. Par contre, les propriétaires des marchandises doivent s'assurer que le plombage a été fait d'une manière à écarter tout soupçon avant de retirer leur marchandise, et faire attention à ce que les plombages ne souffrent en route aucun dégat de nature à nécessiter un examen par les douanes intermédiaires.

⁽²⁰⁾ Règlement de 1863, art. 7 (suite).

Il sera procédé de même pour les colis venant de pays étrangers, par voie de terre, et devant immédiatement continuer leur route, après avoir acquitté les droits de douane au premier bureau ottoman.

Les douaniers devront porter le plus grand soin à l'ouverture des colis, de manière à ce qu'il soit facile de les remettre dans un bon état de conditionnement.

Si le contenu des colis ouverts n'est pas conforme en quantité ou espèce à la déclaration susmentionnée, l'Administration de la douane ne pouvant plus se baser sur l'exactitude de la déclaration, aura le droit d'ouvrir tous les colis restants ; et les colis ainsi ouverts, dont le contenu ne se trouverait pas conforme à cette déclaration, seront passibles du double droit soit de transit, soit d'importation, suivant le cas.

Le négociant ou son agent, sera tenu de restituer dans le délai de six mois, ou plus tôt si faire se peut, à l'Administration de la douane, le teskéré qu'il aurait obtenu d'elle pour accompagner les marchandises en transit sur le territoire ottoman.

Ce 'teskéré' devra être consigné par le dernier bureau de douane qui constatera que les dites marchandises sont entrées en pays étranger.

2° Le 'teskéré' de transit sera délivré contre paiement intégral du droit de transit fixé par les traités ; seulement le négociant sera tenu de fournir caution à la satisfaction de la douane pour la représentation dans le délai précité de six mois, du 'teskéré' constatant la sortie des marchandises du territoire ottoman ; à défaut de cette justification dans le délai prescrit, le négociant ou sa caution, devra payer à la douane le surplus pour compléter le droit d'importation. Toutefois s'il convenait au négociant de déposer, en garantie de la sortie effective du territoire, le droit d'importation, la différence entre le droit de transit et le droit d'importation sera restituée à la douane de sortie, suivant la convention qui sera inscrite au 'teskéré.'

Décharge de l'Ilmouhaber de transit⁽²¹⁾.

Art. 25. Quand l'identité des marchandises expédiées en transit a été constatée et leur sortie effectuée, l'Ilmouhaber est visé par la douane de sortie.

La présentation à la douane de départ de l'Ilmouhaber visé donne droit au remboursement du dépôt ou à la décharge du cautionnement.

Si, à l'expiration du délai fixé par l'Ilmouhaber, le certificat de décharge n'est pas présenté à la douane de départ, les marchandises sont considérées comme ayant été livrées à la consommation et le montant du dépôt est définitivement acquis à la douane. S'il y a cautionnement, l'Administration exige du garant le paiement du droit garanti.

Toutefois, ce paiement ne sera pas exigé si l'intéressé peut prouver que les différences, existant entre les indications de l'Ilmouhaber et la marchandise, résultent d'un cas de force majeure.

En cas de perte dûment prouvée de l'Ilmouhaber, le bureau de sortie, après avoir donné son visa, délivrera un certificat destiné à remplacer l'Ilmouhaber.

En cas de perte dûment constatée, des marchandises, la douane devra restituer la somme déposée en garantie ou décharger du cautionnement. [Règlements allemand et anglo-français.]

Entrepôt.

Art. 26. *Dans les principaux ports et villes importantes, autant que l'intérêt du commerce exigera, le Gouvernement établira des entrepôts. [Règlement ottoman.]*

Ses articles importés ou en transit pourront être déposés dans les entrepôts du Gouvernement moyennant le paiement du droit d'emmagasinage prévu par le tarif spécial annexé à ce règlement.

(21) Marchandises en transit,
décharge du 'teakéret',
règlement de 1863, art. 2 (suite).

Si la Convention stipule le remboursement à la douane de départ, le 'teakéret' portant la justification de la sortie des marchandises devra être rapporté à cette douane de départ dans le délai mentionné plus haut.

Dans le cas de perte dûment prouvée du 'teakéret' de transit contre-signé par le dernier bureau de la frontière, ce bureau sera tenu de délivrer un certificat destiné à suppléer le 'teakeret', et dans le cas où, par force majeure constatée, les marchandises seraient totalement perdues, il y aura lieu à la restitution de la somme déposée en garantie de la sortie effective du territoire.

(suite de l'art 3, v. (26) p. 291.)

La différence entre le droit d'importation et celui de transit sera restituée, conformément aux stipulations du traité de commerce, si ces marchandises étaient réexportées pour un pays étranger dans le délai de six mois, à partir du jour de leur arrivée.

A défaut d'entrepôts du Gouvernement ou d'emplacement suffisant dans ces entrepôts [règlements allemand et anglo-français], la douane permettra l'entreposage des marchandises dans les magasins privés sous double clef de l'Autorité douanière et du détenteur. Cet entreposage sera soumis à un droit de surveillance—pour l'ouverture de l'entrepôt et ne dépassent pas Ps. or 20 par jour et par employé douanier chargé de la surveillance [règlement ottoman]:—conformément à un tarif spécial. [Règlement allemand] ⁽²²⁾.

(22) Droit d'emmagasinage (ardé), règlement.	5 Ram. 1886. 26 déc. 1869.	Dust., vol. II, p. 604. Kod., p. 4109. Arist., vol. III, p. 391.
--	-------------------------------	--

[La Turquie, 9 déc. 1869.]

Le retard que quelques négociants mettent à retirer leurs marchandises donnant lieu à l'encombrement qui, surtout en la saison d'hiver, est préjudiciable, tant au service régulier qu'au commerce en général, l'Administration générale des douanes de l'Empire prévient les intéressés d'avoir à retirer leurs marchandises dans le délai réglementaire, à défaut de quoi ces marchandises seront soumises au paiement du droit d'ardé, conformément aux dispositions suivantes :

Art. 1^{er}. Les négociants auront à retirer des douanes, dans le terme de huit jours, à partir de celui de leur débarquement, les marchandises arrivant à leur adresse, quel qu'en soit la provenance. Passé ce terme, c'est-à-dire, à partir du neuvième jour, l'Administration percevra sur ces marchandises, qu'elles soient déposées dans les magasins, dans la cour ou au débarcadère de la douane, le droit d'ardé, dans les proportions ci-dessous indiquées :

Les colis, caisses, balles, barils et autres récipients contenant des articles de commerce, de quelque nature qu'ils soient et dont le poids ne dépasse pas 2 quintaux, payeront 10 paras (monnaie de bon aloi) par jour ; ceux de 2 à 4 quintaux, 20 paras ; ceux 4 à 6 quintaux, 30 paras, ceux de 6 à 8 quintaux, 40 paras, ceux de 8 à 10 quintaux, 50 paras, et ceux dont le poids excéderait 40 quintaux, 60 paras par jour.

Les marchandises qui ne seraient contenues dans aucune espèce de récipient, payeront le droit d'ardé au poids et dans les proportions susindiquées.

Art. 2. Si, à l'expiration de la première huitaine, ces marchandises n'étaient pas encore retirées, le droit d'ardé sera doublé dans les mêmes proportions, durant la deuxième huitaine ; dans le cas où la troisième huitaine arrivant ces marchandises continueraient à séjourner à la douane, le droit d'ardé sera triplé, et en payant ce dernier droit, les négociants auront la faculté de laisser leurs marchandises à la douane aussi longtemps qu'il leur conviendrait, sans dépasser le terme d'un an depuis leur entrée à la douane.

Art. 3. Les colis qui, après avoir été débarqués à la douane, ne pourraient pas être retrouvés, malgré les recherches faites en temps opportun par leurs propriétaires, seront exempts du droit d'ardé jusqu'au jour où ils seraient perdus. Toutefois, leurs propriétaires ou destinataires seront tenus de faire immédiatement une déclaration par écrit, indiquant les marques et numéros des colis qui n'auraient pas été retrouvés, et de la présenter à la direction de la douane qui, après l'avoir visée et datée, y apposera le cachet de l'Administration et la remettra au déclarant. Ce dernier, aussitôt que sa marchandise aura été retrouvée, devra rendre la déclaration susmentionnée à la direction de la douane qui la conservera dans ses archives et accordera l'exemption du droit d'ardé.

Le délai de l'entreposage des marchandises dans les entrepôts de la douane n'excédera pas douze mois pendant lesquels les détenteurs auront la faculté — de les réexporter sans payer un droit de douane si elles ne sont pas retirées ce délai échu [règlement ottoman] : — d'ouvrir les colis, d'assortir les marchandises, de les remballer, de les réexporter ou de les faire transiter en totalité ou en partie en ne payant que le droit ou charge de l'emmagasinage⁽²²⁾.

Les détenteurs peuvent également, pendant ces douze mois, retirer une partie de leurs marchandises pour les vendre dans le pays, en ne payant le droit d'entrée que sur la partie retirée. Passé le délai de douze mois, les marchandises seront passibles de l'intégralité des droits d'importation.

En ce qui concerne spécialement les marchandises déposées dans les entrepôts de la douane, passé le délai d'un an, les droits d'emmagasinage seront majorés de vingt-cinq pour cent pour un an ; passé ce délai supplémentaire, cette augmentation sera portée à cinquante pour cent [règlements allemand et anglo-français] et après trois ans, les marchandises seront considérées comme ayant

Art. 4. Les objets devant servir à l'usage personnel des voyageurs, fonctionnaires et autres qui ne feraient pas le commerce, seront exempts du droit d'ardé.

Art. 5. Les Compagnies des bateaux à vapeur seront également exemptes du paiement de l'ardé, pour les colis soit en litige, soit mal dirigés ou retenus par force majeure. Mais si ces colis mal dirigés ou retenus par force majeure devaient, par suite d'un changement de destination, être retirés pour la consommation locale, ils seront passibles du droit d'ardé.

Art. 6. La même exemption sera accordée pour les colis arrêtés en douane, par suite d'un séquestre mis par l'autorité compétente et dûment notifié, ainsi qu'à l'égard de ceux retenus pour cause d'avaries.

(²²) Notification officielle, 8-20 mai 1905 (1889), Djer-i-Meh., p. 5967, Kod., p. 4145 ; *Levant Herald* du 23 mai 1889 (résumé) :

Attendu que toute marchandise étrangère importée dans l'Empire et qui ayant acquitté le droit de douane sera réexportée dans un délai de six mois est considérée comme n'ayant payé que le droit de transit de 1 % et que l'excédent de 7 % sera rendu ; et attendu que les envois par voie de Trébizonde en transit sont libres de tout droit de transit en vertu de traités, et que le droit entier de 8 % est rendu au commerçant ; attendu que ces privilèges sont accordés seulement à celui qui a acquitté le droit d'importation ; si cependant les marchandises ont changé de propriétaire depuis lors, comme il est souvent difficile de constater la provenance étrangère de marchandises qui sont ainsi produites dans l'Empire, il est par conséquent ordonné par Iradé afin d'obvier aux irrégularités qui peuvent se produire de ce chef, que dorénavant toutes les marchandises arrivées des pays étrangers, lesquelles tout en ayant leurs similaires en Turquie ou qui pouvant s'y produire, sont destinées à être expédiées en pays étranger dans l'espace de six mois à partir de l'époque de leur introduction en Turquie, seront sous la surveillance des autorités douanières ; et toute marchandise de transit en pareille circonstance qui n'aurait pas été assujettie à cette mesure, sera considérée comme indigène et comme telle son propriétaire sera obligé d'en acquitter les droits de douane puisqu'on n'en pourra distinguer la provenance.

été abandonnées et traitées conformément aux dispositions de l'art. 17.

Le service des entrepôts se fera conformément aux dispositions du règlement spécial ⁽²²⁾.

Manifeste d'exportation.

Art. 27. Le manifeste d'exportation doit être présenté à la Douane du port de départ conformément aux règles établies par l'art. 5 ⁽²³⁾.

(22) Exportation de marchandises, sans date.

Ce règlement reproduit les dispositions du règlement 18 avr. 1869. en date du

{ Dust., vol. II, p. 558.
 { Kod., p. 406a.
 { Arist., vol. III, p. 387.
 { Dust., vol. II, p. 597.
 { Kod., p. 4100.
 { Arist., vol. III, p. 389.

Art. 1^{er}. Lorsqu'un négociant embarquera une marchandise d'exportation dans une échelle de la Turquie, il lui sera loisible ou d'y payer le droit d'exportation, ou de déclarer que cette marchandise ne sera embarquée définitivement pour l'étranger que dans telle autre échelle qu'il devra désigner. Dans ce dernier cas il sera obligé :

1^o Ou de déposer le droit d'exportation ;

2^o Ou de donner une déclaration écrite par laquelle il s'engage payer le droit de consommation, plus les intérêts calculés à 1 % par mois à partir de la date de cette déclaration s'il ne pouvait pas, dans le terme de six mois, rapporter le laissez-passer (*İmti Aaher*) dont il va être parlé plus bas et que la douane de l'échelle définitive d'exportation aura à lui rendre après l'avoir revêtu d'un visé constatant que cette marchandise est bien arrivée à ladite échelle définitive.

Le négociant qui ne serait pas connu de la Douane, devra appuyer cette déclaration de la garantie d'un négociant de quelque nationalité qu'il soit, à la satisfaction de la Douane.

Lorsqu'une fois les formalités du dépôt ou de la déclaration auront été remplies, la Douane de l'échelle de départ délivrera au négociant un laissez-passer (*İmti Aaher*) que celui-ci aura à exhiber à la Douane de l'échelle définitive d'exportation qui le visera, à son tour, en certifiant que la marchandise qu'il accompagnait y est arrivée.

Dès que ce laissez-passer, ainsi visé, sera apporté dans le terme de six mois à ladite Douane de l'échelle de départ, cette dernière restituera le dépôt ou la déclaration et déchargera la garantie, si celle-ci a été donnée pour appuyer la déclaration.

Art. 2. Lorsqu'une marchandise destinée à l'exportation arrivera d'une échelle de la Turquie à une autre pour y être mise à terre, la Douane de cette seconde échelle exigera du propriétaire de la marchandise, soit l'exhibition de l'aquit constatant que cette même marchandise a déjà payé le droit d'exportation, soit la présentation du laissez-passer qui aura été délivré par la Douane de la première échelle et qui devra dès lors être visé de la manière indiquée dans l'art. 1^{er}, soit enfin le paiement du droit d'exportation qui sera exigible au moment du réembarquement de la marchandise.

Si le propriétaire d'une telle marchandise venue d'une échelle de la Turquie pour être mise à terre dans une autre échelle, veut la laisser dans les entrepôts de la Douane jusqu'à son exportation définitive pour l'étranger, l'Administration de la Douane, pendant un mois, n'exigera de ce propriétaire, aucun droit d'ardié, à moins que sa marchandise ne soit retirée pour la consommation intérieure.

Déclaration.

Art. 28. Les marchandises indigènes, soit produits du sol ou de l'industrie ottomane, soit de provenance étrangère ayant acquitté le droit d'importation et entrées en libre circulation dans l'Empire [règlement ottoman] destinées à être exportées de l'Empire Ottoman — seront déclarées sur un modèle spécial (v. art. 16) [règlements ottoman et allemand] :— seront déclarées à la Douane sur un modèle spécial. La déclaration doit contenir : 1° Les noms, prénoms, nationalité et domicile du déclarant ; 2° La provenance des marchandises ; 3° Le nom et la nationalité du navire qui doit les embarquer ou l'indication de la voie ferrée qui doit les transporter ainsi que la destination, en tant qu'elle est connue, de la marchandise ; 4° Le nombre, le poids des colis et la nature des emballages, les marques et numéros voulus pour leur identification, enfin la dénomination des marchandises dans chaque colis [règlement anglo-français] :— la Douane se réservant la faculté de vérifier les colis à embarquer n'en fera usage qu'en cas de soupçon. Les marchandises d'exportation seront embarquées aux échelles sans passer par la Douane. [Règlement ottoman.]

Les marchandises d'exportation seront embarquées aux échelles, sans passer par la Douane, pourvu qu'il en soit préalablement donné avis aux Autorités douanières qui pourront surveiller l'embarquement ; celles-ci n'auront droit, de ce chef, de aucune rétribution. La Douane remettra immédiatement à l'exportateur un exemplaire de la déclaration mentionnée ci-dessus sur lequel elle apposera son cachet (S) et qui tiendra lieu de permis d'embarquement.

En cas de soupçon de contrebande ou d'embarquement de marchandises dont l'importation est prohibée, les Autorités douanières pourront, sur un ordre signé par le Directeur de la Douane, procéder à la vérification des colis à embarquer, pourvu qu'une dénonciation écrite et signée ait donné lieu à l'intervention de

Si ce même propriétaire voulait au contraire retirer une telle marchandise de la douane et la mettre dans ses propres magasins pour la manipuler ou pour tout autre motif, il aura la faculté :

1° Ou de déposer le droit de consommation, dont la différence avec le droit d'exportation lui sera restituée immédiatement, si la marchandise est exportée dans le terme de six mois, à partir de la date de son départ de la première échelle ;

2° Ou de donner, s'il ne veut pas faire le dépôt dont il vient d'être parlé, une déclaration à la douane portant que cette marchandise sera exportée dans le susdit délai de six mois et que, dans le cas contraire, il sera obligé de payer le droit de consommation, plus les intérêts calculés à 1% par mois, à partir de la date de sa déclaration.

Si le négociant ou propriétaire qui aurait donné une pareille déclaration, n'était pas connu de la douane, il devra l'appuyer par la garantie d'un autre négociant de quelque nationalité qu'il soit, à la satisfaction de la douane.

l'Administration. Copie de cette dénonciation devra être remise au détenteur de la marchandise.

Les marchandises retenues à la Douane à la suite d'une dénonciation dont le bien fondé n'aura pas été établi [règlements allemand et anglo-français.]

La Douane se bornera en général à remettre à l'exportateur, tant qu'elle ne considère pas comme nécessaire que les marchandises soient transportées en douane, un exemplaire de la déclaration susmentionnée et le permis d'embarquement autorisant le transport à bord.

Les marchandises destinées à l'exportation dont elle réclame le transport à la douane [règlement ottoman] ne seront passibles d'aucun droit d'ardié. Tout recours en dommages-intérêts est d'ailleurs réservé à l'exportateur en cas de dénonciation non justifiées.

Ceux qui veulent faire sortir, par la voie de terre, des marchandises ou denrées, sont tenus de les conduire au premier bureau de sortie par la route la plus directe et d'y faire leur déclaration. Il leur est défendu de prendre des chemins obliques tendant à contourner ou éviter les bureaux.

Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article s'appliquent aux exportations par terre [règlement anglo-français] :— ne seront passibles d'aucun droit d'ardié pendant les 48 heures qui suivront la remise du permis d'embarquement ; passé ce délai, elles sont soumises à ce droit ; mais si, après la remise du permis d'embarquement, le mauvais temps ou un cas de force majeure empêche leur embarquement, ces marchandises seront exemptes du droit d'ardié aussi longtemps que le cas de force majeure existera. [Règlements ottoman et allemand.]

Défense d'accostage aux points dépourvus de douane.

Art. 29. Sauf les cas de force majeure, il est défendu aux navires de toute portée d'accooster, aux points où il n'existe pas de bureaux douaniers dans le but de faire des opérations de commerce. Sont exceptés les cas d'embarquement permis par autorisation spéciale de la Douane et sous la surveillance d'un préposé de la Douane. [Règlement allemand.]

Surveillance sur mer.

Art. 29. [Règl. angl. franç.] Art. 30. [Règl. ott. all.]

La douane prendra des mesures pour opérer une perquisition à bord des bâtiments de commerce d'une portée supérieure à 200 tonneaux nets qui s'arrêtent dans un port ottoman ou qui naviguent à proximité des côtes ottomanes de manière à inspirer des doutes sur la nature de leurs intentions.

Les agents douaniers peuvent, dans une zone de cinq kilomètres du littoral, se rendre à bord des bâtiments d'une portée inférieure

à 200 tonneaux nets et se faire présenter le manifeste et les autres documents relatifs à la cargaison. Si le navire, destiné à un port ottoman, n'a pas de manifeste ou présente quelque indice de fraude, il en sera dressé procès-verbal par les Agents qui l'escorteront jusqu'à la douane la plus proche. Si un navire, d'une portée inférieure à 200 tonneaux nets et destiné à un port étranger, se trouve en marche dans le susdit rayon sans manifeste ou avec un manifeste ne portant pas les indications d'usage, les Agents douaniers peuvent l'escorter jusqu'à la sortie du rayon de surveillance, ou, en cas d'indice de fraude, le forcer à les accompagner jusqu'à la douane la plus voisine, ou praticable, où les faits seront constatés par procès-verbal.

Les agents de la Douane et les officiers de la Marine de l'État peuvent aborder tous bâtiments à voiles ou à vapeur qui auraient jeté l'ancre dans ledit rayon⁽²⁰⁾.

Ils ne peuvent cependant procéder en aucun cas à la visite et à la perquisition des bâtiments de commerce sans en avoir donné au préalable connaissance aux employés consulaires compétents pour leur donner la faculté d'y assister. Cette notification aux employés consulaires devra leur être communiquée à temps et mentionner l'heure où l'on procédera à ces formalités, de manière qu'il leur soit possible d'assister à la visite ou à la perquisition. [Règlement ottoman.]

Si les Agents de la douane ou, sur leur réquisition, les officiers de la marine de l'État commandant un navire de la flotte Impériale donnent la chasse à un bâtiment d'une portée inférieure à 200 tonneaux et que celui-ci refuse de se laisser accoster, ils doivent hisser le pavillon et la flamme de leur embarcation ou navire, et avertir le bâtiment par une décharge à poudre. Si le navire ne s'arrête pas, une seconde décharge à boulet ou à balle doit être dirigée dans sa voilure.

Après ce double avertissement, le poursuivant fera un usage sérieux de ses armes. La poursuite peut être continuée et le navire poursuivi peut être saisi au delà du rayon de cinq kilomètres.

Pour les navires d'une portée supérieure à 200 tonneaux, la surveillance se borne à une observation de leurs mouvements le long du littoral ; dans le cas où il est constaté que l'on tente de décharger des marchandises à terre ou dans les embarcations, ou à les transborder d'un navire à l'autre, les susdits agents ou officiers peuvent obliger le navire à les accompagner à la douane la plus proche ou praticable, en dressant procès-verbal de la contravention.

Dans les cas prévus ci-dessus, les procès-verbaux des perquisitions

⁽²⁰⁾ Cette disposition est en contradiction avec celle sousmentionnée qui limite l'ingérence douanière à une simple surveillance dans le cas des bâtiments au-dessus de 200 tonnes.

devront être communiqués à l'Autorité consulaire dont dépend le contrevenant.

Les susdits agents et officiers ne peuvent visiter aucun navire, bâtiment ou embarcation de guerre appartenant à une Puissance étrangère. Ils doivent se borner à en surveiller les mouvements, et en cas d'indices de contrebande, signaler à la Direction de la Douane les faits qu'ils observeront tout en augmentant la surveillance. [Règlement ottoman.]

Les Agents de la douane aviseront l'Autorité consulaire la plus proche chaque fois qu'un bâtiment sous pavillon étranger se trouvera dans les conditions susmentionnées ; ils se conformeront aux traités en ce qui concerne la perquisition ou la visite.

Les frais de surestaries ainsi que tout autre frais occasionné par une perquisition seront à la charge de la Douane, ou du bâtiment, selon que le cas de contrebande sera prouvé ou non ; toutefois, les frais de déplacement du navire ou de la cargaison ainsi que tous autres frais immédiatement nécessaires seront, en premier lieu, à la charge de la Douane.

Quant aux yachts de plaisance, ils ne seront soumis qu'à la formalité de l'exhibition de leurs papiers de bord. [Règlements allemand et anglo-français.]

Dépôt provisoire des marchandises.

Art. 30. [Règl. angl. franç.] Art. 31. [Règl. ott. all.]

Les marchandises destinées à un autre endroit que celui où elles ont été débarquées et qui seraient déposées à terre pour un temps limité afin d'attendre l'occasion convenable pour continuer leur voyage soit par bateau, soit par chemin de fer, soit par toute autre voie, seront déposées dans des hangars de la douane, secs et à l'abri des intempéries [règlements allemand et anglo-français] suffisants pour ledit trafic de transbordement, les marchandises seront déposées dans les entrepôts privés agréés par la Douane, fermés à double clef, soumis à l'enregistrement, aux formalités pour les entrepôts douaniers en général et aux dispositions spéciales à édicter et aux frais de surveillance d'ouverture—*fixés par le règlement spécial* [règlements allemand et anglo-français] :—à fixer par la Direction Générale des Contributions Indirectes selon la localité, de façon à sauvegarder l'intérêt du fisc.

L'une des clefs sera remise à la Douane qui aura la faculté de racheter l'entrepôt privé si elle le juge nécessaire. [Règlement ottoman.]

Le maximum de la durée du séjour des marchandises de transbordement dans les hangars de la douane sera d'un mois ; dans certains cas, la durée du séjour peut être prolongée jusqu'à deux mois par la Direction Générale des Contributions Indirectes. Passé le délai fixé, les marchandises restées dans les hangars de la douane seront transférées d'office dans les entrepôts douaniers,

s'il y en a, mais, même s'ils n'existent pas, seront soumis au droit d'emmagasinage [règlement ottoman] et le droit d'emmagasinage sera calculé à partir du huitième jour du débarquement de la marchandise. En cas de force majeure empêchant le transport de la marchandise à sa destination, la marchandise ne payera pas les droits d'emmagasinage ou d'ardié jusqu'à cessation de l'empêchement⁽²⁰⁾. [Règlements allemand et anglo-français.]

Contrebande.

Art. 31. [Règl. angl. franç.]

Deux préposés de l'Administration suffiront pour constater une infraction aux lois douanières et procéder à la saisie.

Ceux qui procéderont aux saisies feront conduire dans un bureau de douane, et, autant que les circonstances le permettront, au plus prochain de lieu de l'arrestation, les marchandises, voitures, chevaux et bateaux servant au transport ; ils y rédigeront de suite leur procès-verbal.

Art. 31 cont. [Règl. angl. franç.] **Art. 32.** [Règl. ott. all.]

A la suite de toute saisie en matière de contrebande le chef et les employés principaux de la douane se constituent en commission douanière et après avoir procédé à l'instruction de

⁽²⁰⁾ a. Règlement de 1863 (suite).

Art. 3. Les stipulations du traité de commerce avec les Puissances amies portant que les marchandises déposées à terre pour un temps limité afin d'être mises à bord du même bâtiment ou d'autres bâtiments pour continuer le voyage, ne paieront aucun droit quelconque, mais qu'elles devront à Constantinople être déposées dans les magasins de la douane et partout où il n'y aurait pas d'entrepôt sous la surveillance de l'Administration de la douane ; le Gouvernement a arrêté que cette surveillance sera déterminée de la manière suivante.

Le négociant ou son agent qui aura importé des marchandises pour un temps limité dans un port de mer de la Turquie où il n'y aurait pas d'entrepôt, aura la faculté de placer ces marchandises dans un magasin à lui fermé à double clef, dont l'une sera remise à la douane qui aura en outre la faculté de cacheter ce magasin si elle le juge nécessaire. La durée du séjour des marchandises dans les magasins privés ou ceux dits de transit ne devra pas dépasser le délai d'un mois, à moins de cas de force majeure constatés.

Ce terme passé, la douane percevra le droit de 8 % et le négociant devra retirer sa marchandise, faute de quoi elle sera passible, dans les magasins de transit de la douane, du droit d'ardié (pour la fin de l'art. v. p. 283, note (ax)).

b. Règlement de 1863 (suite).

Art. 6. Les compagnies de bateaux à vapeur sont exemptes du paiement de l'ardié pour les colis soit en litige, soit mal dirigés ou retenus par force majeure. Mais si ces colis mal dirigés ou retenus par force majeure devaient par suite d'un changement de destination être retirés par la consommation locale, ils seront passibles du droit d'ardié.

Aucun droit d'ardié ne sera exigé pour les colis arrêtés en douane par suite d'un séquestre mis par l'autorité compétente et dûment notifié, ainsi qu'à l'égard de ceux retenus pour cause d'avaries.

l'affaire, après avoir sommé et, en cas qu'il se présente, examiné le prévenu et oui les témoins qu'il produirait, ils décident s'il y a lieu à confiscation et à l'application de l'amende.

Une copie du procès-verbal du fait de contrebande sera expédiée par la douane dans les 48 heures à l'autorité consulaire ou indigène dont dépend le prévenu ⁽²⁷⁾. [Règlements allemand et anglo-français.]

Dans le cas où la sentence du Tribunal serait favorable à la Douane, le dépôt en entier lui appartiendra, dans le cas contraire le dépôt sera restitué à l'opposant et la douane payera tous les frais judiciaires. [Règlement allemand.]

Si la contrebande est dûment prouvée et lorsque la décision rendue est devenue définitive [règlements allemand et anglo-français]. — *En cas de contrebande* [règlement ottoman] la marchandise qui en fait l'objet sera confisquée au profit du fisc Impérial Ottoman; en outre le coupable pourra être frappé d'une amende. S'il s'agit d'une contrebande de sel, de tabac ou de tout autre article dont l'importation serait prohibée, ou l'exportation, sortant ou [règlement ottoman] arrivant par voie irrégulière, cette amende sera égale au double de la valeur; pour le sel sera considéré comme valeur le prix de vente des sels de l'État; pour les marchandises non prohibées l'amende sera égale au double du droit d'importation. Si la valeur des articles prohibés et saisis est inférieure à Ps. 50 or, l'amende à payer ne sera pas au-dessous de Ps. 100 or ⁽²⁸⁾.

⁽²⁷⁾ L'ordre des paragraphes suivi est celui du règlement ottoman qui diffère de l'ordre des règlements étrangers.

⁽²⁸⁾ a. Règlement de 1863. (suite.)

Art. 5. Le traité de commerce portant que pour les marchandises confisquées comme contrebande un procès-verbal du fait devra aussitôt être dressé et communiqué à l'autorité consulaire du sujet étranger auquel appartiendront ces marchandises, il a été décidé ce qui suit.

Immédiatement après la saisie de la marchandise, le directeur et le chef comptable avec deux ou trois des principaux employés de la douane se réuniront en commission, et, après avoir examiné le fait et interrogé ceux qu'il convient, ils décideront s'il y a lieu à confiscation et rédigeront un procès-verbal.

Ce procès-verbal devra énoncer la date, les circonstances dans lesquelles la saisie a été faite, les noms, la qualité, la nationalité des saisissants, des témoins et du prévenu, l'espèce et la quantité de la marchandise, les preuves justifiant sa confiscation, et les motifs que le prévenu aurait produits pour sa défense.

Une copie de ce procès-verbal signée par le directeur de la douane sera envoyée, dans les 24 heures de sa rédaction, au consulat du prévenu.

Le Conseil en accusera réception à la douane; — à défaut d'opposition faite par le prévenu et communiqué à la douane dans le délai de 15 jours à compter du jour de la remise du procès-verbal, la confiscation sera définitive sans qu'aucune réclamation puisse être admise.

Si après avoir soumis la question à l'examen de son autorité consulaire, le prévenu croit devoir faire opposition, l'acte d'opposition sera transmis, si c'est à Constantinople, au tribunal de commerce, qui devra examiner et

En cas de récidive, les amendes fixées ci-dessus seront doublées.

Si l'objet de contrebande a été frauduleusement soustrait de manière que la confiscation même ne pourra pas être exécutée, elle sera remplacée par la perception d'une somme égale à la valeur de

statuer sur la validité de la confiscation, et si c'est dans les villes de provinces où il n'existera pas de tribunal de commerce, aux Conseils (medjlis) de la localité.

Les procès-verbaux, dressés par des employés du Gouvernement réunis en commission, feront foi devant les Conseils (medjlis).

Les tribunaux de commerce ou les medjlis examineront seulement si les preuves spécifiées dans ces procès-verbaux sont suffisantes et valables pour motiver la confiscation.

Les prévenus, les saisissants, les témoins à charge ou à décharge seront entendus contradictoirement.

Si le jugement rendu par les tribunaux de commerce ou les medjlis déclare la saisie non fondée, le propriétaire de la marchandise saisie, s'il en a éprouvé du dommage, aura droit à une indemnité égale au dommage réel qui lui aurait été occasionné par ladite saisie, à la charge par lui d'en justifier devant lesdits tribunaux ou les medjlis, le tout sous réserve d'appel.

Si le jugement déclare l'opposition mal fondée, le prévenu sera passible d'une amende qui en aucun cas ne devra dépasser 5 % de la valeur des objets saisis.

La valeur des marchandises ou objets saisis sera estimée pour la liquidation des dommages ou des amendes encourues, savoir : les marchandises tarifées d'après le tarif ; celles *ad valorem* d'après le prix en gros de la place, déduction faite de 10 %.

Les décisions du tribunal de commerce de Constantinople seront définitives et sans appel.

Quant aux décisions rendues dans les provinces, soit par les tribunaux de commerce, soit par les Conseils (medjlis), il sera réservé à la douane et à la partie intéressée le droit d'en appeler par-devant le tribunal de commerce de Constantinople dont la décision sera définitive.

L'appel devra s'effectuer sans retard. Toutefois la demande en appel ne sera reçue qu'autant que la partie quelle qu'elle soit aura déposé à la douane le montant de l'amende à laquelle elle aura été condamnée, ou bien aura fourni une garantie pour cette amende à la satisfaction de la douane.

Dans le cas où la personne dont la marchandise a été saisie voudrait s'inscrire en faux contre le procès-verbal et attaquer individuellement ou collectivement les signataires dudit procès-verbal, il en sera référé à la S. Porte et le procès criminel se poursuivrait comme il est d'usage lorsque une plainte semblable est portée contre un fonctionnaire du Gouvernement.

L'Administration de la douane, avant tout jugement, aura la faculté de transiger avec le prévenu en substituant à la rigueur de la confiscation une amende appréciee suivant les circonstances et qui ne devra pas être inférieure au double des droits du traité de commerce. Si le prévenu accepte la transaction, les objets saisis lui seront restitués après paiement.

b. Ministère de la Justice du 7 juin 1904 (Kod., p. 4097) :

La Direction des Contributions Indirectes rappelle que, d'après le mazbata du Conseil d'Etat du 7 avril 1901, les procès-verbaux au sujet de la contrebande saisie dans la possession d'un sujet ottoman seront présentés à qui de droit et l'affaire sera renvoyée si nécessaire par-devant le tribunal civil et pas, comme il a été fait quelquefois, par-devant le Tribunal de Commerce.

l'objet soustrait, ou si celle-ci ne peut pas être constatée, d'une somme à fixer, d'après les circonstances, *entre Ps. 100 et 3000 or* [règlements allemand et anglo-français] *entre Ps. 500 et 5000 or.* [Règlement ottoman.]

La confiscation et le paiement de l'amende ne changent en rien l'obligation légale de payer les simples droits frustrés.

Pour les articles prohibés la confiscation est cumulée seulement des amendes.

Pour assurer le paiement des droits et des amendes en matière de contrebande, tous les moyens de transport peuvent être saisis, *sauf les bâtiments à vapeur et les wagons de chemin de fer, lorsque les Agents ou Compagnies répondent pour l'amende éventuellement encourue.* [Règlements allemand et anglo-français.]

Si les moyens de transport ne suffisent pas à payer intégralement l'amende, et que les personnes qui ont commis la contrebande se refusent de la solder — *la douane peut poursuivre ces personnes par-devant l'autorité indigène ou consulaire compétente.* [Règlements allemand et anglo-français.] — *Ces personnes subiront un emprisonnement à raison d'un jour de prison pour chaque Ps. 20 or par solde d'amende, sans pourtant excéder trois mois.* [Règlement ottoman.]

La décision de la commission douanière doit énoncer la date de la saisie, les circonstances dans lesquelles elle a été opérée, les noms et qualités des personnes qui ont opéré la saisie, des témoins et du prévenu, l'espèce et la quantité de la marchandise et les motifs justifiant la décision prise. Dans les 48 heures qui suivront sa rédaction, une copie de cette décision signée par le chef de la douane ou par son remplaçant sera envoyée directement par la douane à l'autorité indigène ou consulaire dont relève le prévenu.

Le prévenu aura le droit de faire opposition à l'arrêt administratif, soit en évoquant la décision définitive de l'administration douanière centrale, soit en interjetant appel par-devant le Tribunal de Commerce, où à défaut de ce Tribunal par-devant le Tribunal qui en tient lieu, le tout sous réserve d'appel. Les décisions des Tribunaux de Commerce de Constantinople seront toutefois définitives et sans appel. [Règlements allemand et anglo-français.]

A défaut d'opposition faite par le prévenu et notifiée à la douane dans un délai de 15 jours à compter du jour de la réception de la décision par l'autorité du prévenu, la décision deviendra définitive et exécutoire.

L'appel aux Tribunaux ne peut être valablement fait qu'après que le montant des condamnations résultant de la décision administrative, majoré de 5 % à titre de frais de procès, aura été déposé par le prévenu dans la caisse du Tribunal.

L'Administration de la douane, avant tout jugement, aura la faculté de transiger avec le prévenu en abaissant la pénalité à une amende à apprécier suivant les circonstances, mais qui ne pourra

en aucun cas être inférieure au double des droits de douane. Si le prévenu accepte la transaction les objets saisis lui seront restitués après payement (20).

Art. 32. [Règl. angl. franç.] Art. 33. [Règl. ott. all.]

Les pénalités en matière de contrebande seront applicables solidairement aux auteurs et *instigateurs, aux transporteurs, et aux propriétaires des marchandises* [règlements ottoman et allemand] complices dans la fraude.

Art. 34. [Règl. ott. all.] *Les marchandises trouvées dans les cas suivants seront considérées comme objets de contrebande et traitées comme tels :*

Les marchandises étrangères transportées par mer et qui seraient débarquées irrégulièrement dans les ports ou sur les côtes, ou celles transportées par terre mais déviées de leur route, ou déchargées irrégulièrement quelque part avant d'arriver à la première douane.

Les marchandises étrangères que l'on tente de décharger ou de

(20) Le 13 Chab. 1295 (31 juill. 1294). Rohber, n° 158.

Instructions concernant le mode de répartition des primes de dénonciation.

Art. 1^{er}. Un double droit de douane sera perçu pour tout produit qui, au moment du contrôle en douane, présentera un excédent sur la quantité énoncée dans le permis de transport qui l'accompagne. Les 70 % de la moitié de ce double droit reviendront à l'Agent de contrôle ou au peseur (Kantardji) ou au 'Kiledji' ou au préposé, quel qu'il soit, qui aura établi l'excédent. Le solde sera réparti de la manière suivante : 15 % au fonctionnaire qui, après le Nazir, est le chef des agents désignés plus haut ; 15 % au Nazir.

Art. 2. En quelque lieu que ce soit, les marchandises de contrebande, intéressant les revenus des douanes, seront saisies, confisquées et vendues aux enchères publiques. Sur la moitié du produit de la vente et, si la marchandise n'est pas confisquée, sur la moitié de la simple amende perçue, qui ne sera point inférieure au double droit de douane, il sera attribué une prime de 70 % au dénonciateur de la fraude, quel qu'il soit : agent des douanes ou personne étrangère à l'Administration, ou bien encore à l'agent reconnu l'auteur de la saisie. Sur le solde, le Nazir recevra une prime de 15 % et le reste (15 %) sera réparti, par sommes égales, entre les agents qui auront contribué à la saisie : 'coldji' et autres employés de rang inférieur.

Si les produits en question sont saisis sur mer, par les soins du 'coldji' préposé à la surveillance maritime, 15 % du solde reviendront au batelier dudit 'coldji' ; le reste (15 %), qui était attribué au Nazir comme il est établi ci-dessus, sera remis au 'Mouhafaza mudiri,' lorsque la saisie sera opérée par le 'coldji' préposé à la surveillance maritime ou par les agents chargés de la surveillance du littoral.

Art. 3. Les primes de dénonciation qu'il a été décidé d'accorder réglementairement seront réparties entre les ayants droit, sur la base et dans la proportion indiquées plus haut, pour toute quantité de sel, de tabac, de spiritueux et de soie présentant un excédent sur la quantité inscrite dans les 'tezkéré' de transport, pour toute quantité de mêmes produits constituant un cas de contrebande, ainsi que pour toute saisie de valeurs en papiers timbrés.

transborder [règlement ottoman] frauduleusement sans qu'elles soient manifestées, ou celles trouvées sur des barques d'une portée inférieure à 15 tonneaux, dépourvues de manifeste ou d'autorisation écrite de la douane, et dirigées vers le littoral ottoman. [Règlements ottoman et allemand.]

Les marchandises étrangères trouvées dans des embarcations qui accostent ou qui sont en communication avec la terre sans autorisation écrite de la Douane, ainsi que celles trouvées dans les bâtiments ancrés ou accostés là où il n'y a pas de bureau de douane ;

Les différences de quantité, de poids ou de valeur entre la déclaration écrite et les marchandises délivrées sous des dénominations correspondant à un droit inférieur à celui qui est légalement dû ; toutefois, ne seront pas considérés comme contrebande les différences de poids ou de valeur qui ne dépassent point 5 %. [Règlement ottoman.]

Les marchandises étrangères qui seraient trouvées cachées sur les personnes, dans les bagages, embarcations ou voitures, ou dans les colis d'autres espèces de marchandises, de manière à les soustraire à la douane.

Les marchandises étrangères enlevées de la douane sans laisser-passer.

Les marchandises étrangères déposées dans le désert hors de la ligne douanière et dans des conditions suspectes.

Enfin toute marchandise étrangère que l'on tentera de faire passer irrégulièrement par la ligne douanière afin d'éviter frauduleusement le paiement des droits de douane [règlements ottoman et anglo-allemand] par des moyens non énumérés ci-dessus sera considéré comme contrebande. [Règlement ottoman.]

— Art. 33. Toutes les marchandises d'importation que l'on tentera de faire passer irrégulièrement par la ligne douanière afin d'éviter frauduleusement le paiement des droits de douane seront considérées comme contrebande. [Règlement anglo-français.]

Toutefois, ne seront pas considérées comme de contrebande, les marchandises trouvées dans des conditions irrégulières, si le cas de force majeure peut être dûment établi. [Règlements allemand et anglo-français.]

Conventions.

— Art. 35. Les contraventions aux règlements douaniers officiellement publiés seront punies d'une amende exigible solidairement, d'après le cas, des auteurs, instigateurs, propriétaires des marchandises [règlements ottoman et allemand], ou voituriers [règlement ottoman] complices dans la fraude. [Règlements ottoman et allemand.]

— Art. 34. Les contraventions aux règlements douaniers officiellement publiés seront punies d'une amende exigible solidairement, d'après le cas, des auteurs et complices dans la fraude. [Règlement anglo-français.]

Les capitaines des navires répondront pour leur équipage.

En cas de contraventions les marchandises, ainsi que les moyens de transport, *hormis les bateaux à vapeur* [règlements allemand et anglo-français], *les bâtiments à voiles au-dessus de 100 tonnes* [règlement anglo-français], *et les wagons de chemin de fer servant de garant* *ou recouvrement des amendes encourues par suite de la contravention* [règlements allemand et anglo-français], *en cas de foras majeure dâment constatées nulle amende ne sera exigée* [règlements allemand et anglo-français.]

— Art. 35. [Règl. angl. franç.] et Art. 36. [Règl. all.]

Si par suite d'une perquisition faite dans les conitions prescrites à l'art. 29 des marchandises non manifestées sont trouvées à bord [règlement anglo-français et allemand] *sans que leur présence soit justifiée d'après les prescriptions de l'art. 14* [règlement anglo-français] *elles seront confisquées par la douane sans autre pénalité.*

— Art. 36. [Règl. ott.]

Si des marchandises non manifestées sont trouvées à bord, elles seront confisquées par la douane sans autre pénalité. [Règlement ottoman.]

Si des colis débarqués en excédent ont les mêmes marques et numéros que d'autres colis indiqués sur le manifeste, ceux qui seront passables du droit le plus élevé seront considérés comme non manifestés.

Pour chaque colis porté sur le manifeste comme devant être débarqué dans le port, mais non présenté à la douane et au sujet duquel les justifications prescrites par l'art. 14 n'auraient pu être fournies dans un délai de 4 mois, le capitaine ou son représentant sera tenu de payer — *une somme* [règlement anglo-français] :— *la valeur du manquant; si cette valeur ne pourra être dâment constatée, elle sera* [règlement ott. et all.] *fixée d'après les circonstances par la douane, mais elle ne pourra en aucun cas être au-dessous de Ps. 1000, ou au-dessus de Ps. 3000 or.*

Dans le cas où il serait constaté que le colis manquant a été débarqué en contrebande, le capitaine sera en outre passible des amendes prévues par les arts. 31 et 33.

Art. 36. [Règl. angl. franç.] Art. 37. [Règl. ott. all.]

Sont soumis à une amende de — *Ps. 300 à Ps. 3000* [règlement anglo-français], — *Ps. 200 à Ps. 3000* [règlement allemand], — *Ps. 500 à Ps. 5000* [règlement ottoman], les capitaines de bâtiments :

1° Qui refusent d'exhiber dans les conditions prescrites, ou qui sans justification ne possèdent pas le manifeste légal de la cargaison.

2° Qui refusent d'admettre les agents douaniers à bord *dans les conditions et limites prescrites.* [Règlements allemand et anglo-français.]

3° Qui partent ou tenteront de partir sans la permission de la douane. [Règlement ottoman.]

— L'amende de Ps. 50 à Ps. 500 :

1° Au cas où il y aura départ ou tentative de départ sans accomplissement des formalités prescrites pour la présentation à la douane du manifeste de départ.

2° Au cas où le déchargement des marchandises aura lieu sans l'accomplissement des formalités prescrites, ou que le transbordement de bord à bord aura lieu sans avis préalable donné à la douane.

3° Au cas de présentation tardive du manifeste ou de différences non justifiées entre le manifeste et les marchandises débarquées.

Pour les différences de qualité, ou les différences, non justifiées par un cas de force majeure, de quantité ou de poids, entre la déclaration écrite et les marchandises présentées à la visite, il sera perçu du détenteur de la marchandise une amende qui ne pourra être inférieure au dixième du droit, ni supérieure au droit entier d'entrée. Cependant si les différences de quantité ou de poids sont inférieures à 10% de la quantité ou du poids réel, il n'y aura pas lieu à l'application d'une amende. [Règlements allemand et anglo-français.]

— L'amende sera de Ps. 400 à Ps. 2000 :

1° Au cas où les bâtiments ne seraient pas amarrés dans les endroits désignés ;

2° Au cas où le chargement, le déchargement ou le transbordement des marchandises auraient lieu sans la permission de la Douane ;

3° En cas de présentation tardive du manifeste ;

4° En cas d'embarquement, sans permission, des marchandises avant l'achèvement des opérations de débarquement, le tout sans préjudice des cas de contrebande. [Règlement ottoman.]

Ces dispositions sont indépendantes de l'obligation de payer les simples droits de douane, lesquels sont perçus dans tous les cas.

Toute contravention aux dispositions du présent règlement qui ne rentre pas dans un des cas prévus ci-dessus, sera punie d'une amende à fixer par le chef de la douane. Cette amende sera de Ps. 100 à Ps. 1000 or.

Les douanes de l'Empire dont le chef a un grade inférieur à celui de ne peuvent infliger d'une manière définitive des amendes qu'après en avoir reçu l'autorisation écrite du chef de la douane supérieure dont elles relèvent. Pour obtenir cette justification la douane devra expédier au chef de la douane supérieure le procès-verbal constatant la contravention accompagné de la justification, s'il y en a, de la personne en cause. Cette personne sera toujours invitée à présenter sa justification dans une pite écrite. De même, pour toute contravention dont l'amende égale ou dépasse la somme de Ps. 1000 or, une procédure analogue sera

suivis par toutes les douanes de province auprès l'Administration Générale des Contributions Indirectes. [Règlements allemand et anglo-français.]

Perquisitions à terre.

— *Art. 37. Quand les préposés de la douane n'ont pas perdu de vue les marchandises de contrebande jusqu'au moment où on les aurait introduites dans des magasins ou maisons ils pourront faire opérer une perquisition. [Règlement anglo-français.]*

— *Art. 38. Quand la douane aura des raisons sérieuses de présumer que des marchandises introduites en contrebande existent dans des magasins ou demeures, situés dans les limites de la zone de surveillance, indiquée à l'art. 2 du présent règlement, elle pourra y faire opérer une perquisition. [Règlement allemand.]*

— *Art. 38. En cas de soupçon de contrebande, les employés de la douane peuvent faire, dans les règles admises, une perquisition dans l'intérieur des bâtisses ou locaux suspects. [Règlement ottoman.]*

Toutefois, cette perquisition ne devra avoir lieu que sur l'ordre écrit du chef de la douane et avec l'assistance :

1° D'un employé supérieur des douanes ayant au moins le grade d'inspecteur. [Règlements allemand et anglo-français.]

2° D'un délégué du Gouvernement, et dans les villes où il y a une municipalité, d'un délégué de l'autorité municipale. *Les visites ne doivent d'ailleurs être opérées que du lever au coucher du soleil. [Règlements allemand et anglo-français.]*

Quand il s'agira de visiter l'intérieur d'une habitation ou d'un magasin occupé par un étranger, — la douane devra s'entendre au préalable avec l'autorité consulaire compétente pour procéder à la perquisition — [règl. allemand et anglo-français] :— le double de l'ordre de perquisition sera envoyé à l'autorité consulaire intéressée [règlement ottoman] — qui devra y assister ou se faire représenter sans retard.

Dans aucun cas la visite ne saurait avoir lieu sans l'assistance de l'autorité consulaire compétente. [Règlement ottoman.]

Si, cependant, le Consul ou son délégué ne se présente pas à l'heure fixée pour la perquisition, les autorités douanières constateront ce fait, qu'elles porteront à la connaissance de l'autorité consulaire, pour qu'il y soit porté et garderont à vue les magasins ou demeures suspects jusqu'à l'arrivée du Consul ou de son délégué. [Règlements allemand et anglo-français.]

Le procès-verbal constatant la perquisition opérée par les agents de la douane devra contenir toute déclaration de la personne chez qui la visite aura été pratiquée. Quiconque fera une déclaration verbale sera invité à en signer la teneur. Enfin, quand la visite sera faite dans une maison ou dans un magasin étranger le procès-

verbal devra être revêtu de la signature du Consul ou de son délégué.

Art. 38. [Règl. angl. franç.] Art. 39. [Règl. ott. all.]

Les employés sont tenus de faire la classification des marchandises, et de calculer les droits d'importation, en prenant pour base le texte du tarif.

Les contestations sur la nature, l'espèce, la classe et l'origine des marchandises ou sur la valeur des embarcations (voir le groupe 25 du Tarif) seront réglées par la voie administrative.

En pareil cas, le redevable, lors de la vérification douanière, fera constater les points en litige dans un procès-verbal qui sera signé par la douane et par lui. Des échantillons des articles en discussion préalablement approuvés par le redevable seront annexés au procès-verbal et ce dernier aura la faculté de se faire délivrer des échantillons identiques cachetés par la douane.

La marchandise sera délivrée contre le dépôt du droit calculé d'après la classification de la douane.

— *Les contestations ci-dessus mentionnées, ainsi que tout différend provenant de l'application du tarif, qui ne pourraient pas être réglés sur place, à la satisfaction des deux parties par les soins d'une commission douanière, composée des employés supérieurs de la douane locale, seront résolus par une commission siégeant à Constantinople, et constituée par la Direction Générale des Contributions Indirectes. Cette commission, qui devra statuer dans les six jours au plus de la demande de l'intéressé, sera composée d'un haut fonctionnaire de la Douane, Président, et de quatre membres, dont deux négociants experts, choisis par le réclamant dans une liste dressée et officiellement publiée au commencement de chaque année par l'Administration des Douanes. Ces experts voteront dans ladite commission qui statuera à la majorité. [Règlements allemand et anglo-français.]*

— *Les contestations qui pourraient être soulevées quant à cette classification entre la Douane et le propriétaire seront réglées sur la réclamation du dernier par la Direction générale des Contributions Indirectes de l'Empire. Une Commission spéciale de quatre membres sera formée sous la présidence du Mustéchar des Contributions Indirectes ou d'un autre haut fonctionnaire de la même Administration; le réclamant pourra se faire représenter dans ladite Commission par deux experts notoirement connus. Ces experts auront voix dans ladite Commission; les décisions seront rendues à la majorité des voix, et en cas d'égalité, la voix du Président décidera. [Règlement ottoman.]*

Les commerçants qui désireraient connaître la classification de leurs marchandises pourront adresser, à cet effet, une demande écrite à la Direction Générale des Contributions Indirectes, en lui remettant une double collection d'échantillons revêtus de leur cachet. La Direction Générale fera également parvenir par écrit

la décision en y annexant l'une des deux collections d'échantillons qui seront munis d'étiquettes fixées par un cachet officiel, et portant l'indication des bases du tarif dont les marchandises sont passibles. L'autre collection sera conservée par la Direction Générale des Contributions Indirectes.

Art. 40. Les employés des douanes sont tenus de remplir leurs fonctions avec activité, afin de ne pas retenir inutilement les contribuables. Les opérations seront faites suivant l'ordre dans lequel les contribuables se sont présentés à la douane.

Les recherches seront limitées au but du service douanier. Tous les certificats de Douane seront délivrés gratuitement. Les pièces remises, à l'exception des manifestes et des déclarations, pour lesquelles un exemplaire en langue turque sera nécessaire, pourront donner lieu à la perception d'un droit de traduction, ne dépassent pas Ps. 5 par document. Les dispositions précédentes ne touchent pas à l'obligation de faire revêtir des timbres légaux certaines pièces telles que : connaissements, quittances, etc. Les employés des douanes sont tenus de ne rien percevoir, en dehors des frais de grue, de magasinage et autres droits mentionnés plus haut, ou encore des dépenses faites pour le paiement des hommes de peine ayant rendu des services, lors du débarquement, de l'embarquement, des transports, de l'ouverture ou de la fermeture des colis.

Il leur est formellement interdit de demander ou accepter des cadeaux pour l'accomplissement de leurs devoirs professionnels, ou de rendre au public et dans les douanes, des services comportant une rétribution, qui ne sont pas inhérents à leurs fonctions. Les supérieurs seront tenus de surveiller les actes de leurs subordonnés et de donner immédiatement suite aux réclamations qui leur sont adressées par les contribuables.

Tout employé qui aura reçu un 'bakchiche,' dans le simple but de faciliter les formalités de douane en vigueur sera puni—*de destitution en tout cas* [règlement ottoman] :— *suivant les circonstances, d'une retenue d'un medjidié au moins jusqu'à concurrence du montant de son traitement mensuel ; en cas de récidive il sera renvoyé du service.* [Règlements allemand et anglo-français.]

Tout employé supérieur qui après avoir vu ou constaté que ses subordonnés ont reçu un 'bakchiche' n'en ferait pas cas, ou qui ne prendrait pas en considération les plaintes auxquelles donneraient lieu les difficultés suscitées par les employés pour forcer le négociant à donner un 'bakchiche,' sera traité comme ces mêmes employés, et puni en conséquence. [Règlements allemand et anglo-français.]

Tout employé supérieur ou les collègues de l'employé coupable qui, après avoir vu ou constaté l'acceptation du cadeau, n'en ferait aucun cas, serait traité comme complice. [Règlement ottoman.]

Si le 'bakchiche' a été pris dans le but de laisser entrer des

marchandises sans vérification de la douane, l'employé fautif sera, après constatation de sa culpabilité, renvoyé du service. Au cas où la conduite de l'employé aurait occasionné une perte, après avoir au préalable remboursé le montant de la perte, il sera livré au Procureur Général pour subir la punition légale.

De même tout contribuable qui aura offert un 'bakchiche' sera considéré, par ce fait même, comme une personne ayant voulu se procurer des avantages illégaux et sera frappé des mesures suivantes : tous ses colis déjà vérifiés seront revus de nouveau minutieusement par un employé supérieur de la douane et cette vérification se fera après que les vérifications des colis des personnes n'ayant pas offert le 'bakchiche' seront terminées. Les objets arrivant à l'adresse des personnes qui ont offert à plusieurs reprises des 'bakchiches' ne bénéficieront d'aucune des facilités telles que vérification partielle et autres. [Règlements ottoman et allemand.]

Dans les cas prévus par le Code pénal, ces faits seront constatés par un procès-verbal, qui sera transmis à l'autorité à laquelle il appartiendra de poursuivre l'affaire devant des tribunaux. [Règlements allemand et anglo-français.]

Dispositions transitoires et complémentaires.

Art. 41. Pendant une période d'un an et demi après la publication du présent règlement, les armes prohibées peuvent être réexportées. Toutes les armes, munitions ou matières prohibées qui seront trouvées dans les magasins après ledit délai seront confisquées.

Art. 42. Les médicaments dont il y a lieu de constater la pureté passeront librement si leur composition certifiée par les autorités du pays d'origine se trouvent être conformes aux prescriptions des règlements ottomans en vigueur. Ces certificats devront être légalisés par les autorités consulaires du Gouvernement Ottoman.

Art. 43. Le Gouvernement Impérial introduira des modifications jugées nécessaires au présent règlement ; toutefois de tels changements ne seront mis en vigueur qu'après leur publication. [Règlement ottoman.]

Art. 40. [Règl. angl. franç.] Art. 43. [Règl all.] Art. 44. [Règl. ott.]

Toutes les dispositions contraires à celles contenues dans le présent règlement sont abrogées.

Art. 45. Le Directeur Général des Contributions Indirectes est chargé de l'exécution du présent règlement. [Règlement ottoman.]

TEXTE LII.

Payement en nature en cas de non entente sur l'évaluation.

Instructions sans date.

Arist. vol. V, p. 193 (franç.).

[traduction d'Aristarchi.]

Art. 1^{er}. Les droits de douane des marchandises d'une même nature, qualité et valeur, seront perçus en nature comme par le passé⁽¹⁾.

Art. 2. Sur les marchandises qui sont d'une même nature et valeur mais de qualités différentes, on retiendra de chaque qualité, et en proportions égales, la quantité nécessaire pour l'acquittement des droits.

(1) Une circulaire de la Direction Générale des Contributions Indirectes, publiée en décembre 1895, rappelant les dispositions arrêtées en 1893 et 1894 pour limiter autant que possible la perception en nature des droits de douane, donne de nouvelles instructions plus détaillées en vue de l'introduction d'une manière uniforme de procéder.

Les prix de certaines marchandises sont, dit la circulaire, sujets à de fréquentes fluctuations. Tels sont notamment les tissus, dont la valeur dépend, soit de la production plus ou moins abondante des matières premières pendant l'année suivante, soit du stock de ces marchandises sur place. D'autre part, les employés chargés de la vérification de ces marchandises apporteront toute leur attention au contenu des ballots pour constater s'ils ne renferment point des marchandises de diverse nature ou de qualités différentes, etc. On devra, dans ce cas, examiner les marques et les autres signes caractéristiques, afin de consigner ces détails dans les registres des moubassira. C'est donc en tenant compte de ces considérations que doit se faire la perception en nature.

Les employés ne sauraient recevoir les marchandises présentées en paiement des droits qu'après avoir pris connaissance du contenu et l'avoir contresigné dans le registre des moubassira. Les marchandises acceptées seront immédiatement classées d'après les couleurs, la qualité, la saison propice à la vente et la manière dont on peut en réaliser la valeur. En coupant une pièce pour en recevoir une partie, on fera appel à l'estimateur pour la fixation du prix de la coupure. Les estimateurs seront obligés de surveiller, en tout cas, les opérations de la remise en nature.

Quant à la vente des marchandises acceptées, on essaiera de vendre de suite en bloc celles qui seraient encombrantes et qui seraient en général d'un placement facile. Il en sera de même des tissus pour lesquels se présenterait le jour même un acheteur. S'il y a plusieurs demandes, on mettra l'objet aux enchères ou bien la préférence sera donnée à celui qui voudrait aussi se charger d'un lot d'autres marchandises en dépôt. Par contre, s'il se présente le jour même des acheteurs au choix, on retardera la conclusion du marché pour chercher d'autres acquéreurs, en donnant toujours la préférence à ceux qui voudraient acheter en bloc. Enfin, si deux clients voudraient acheter au choix, on donnerait la préférence à celui qui serait disposé à acheter le plus grand nombre des marchandises existantes.

Ces prescriptions doivent être strictement suivies par les estimateurs, ou à leur défaut par les autres préposés subordonnés des douanes. (*Montieur Oriental* du 14 déc. 1895).

Art. 3. Les marchandises d'une même nature mais de différentes valeurs sont évaluées séparément, et le négociant aura le choix de l'article dont il devra faire l'abandon à titre de droits; celles de ces marchandises qui seraient aussi de différentes qualités seront traitées de la manière prescrite à l'art. 2.

Art. 4. Les marchandises indivisibles telles que machines, voitures, pianos, etc., dont les droits ne sauraient être prélevés en nature pourront, au cas où le propriétaire n'accepterait pas l'évaluation de la douane, être abandonnées à cette dernière, contre paiement du montant de cette évaluation, moins 10 % d'escompte.

Art. 5. Dans le cas où un négociant ayant importé des marchandises par contrat, pour compte d'administrations de l'État, désirerait en acquitter les droits en numéraire suivant les prix fixés dans le contrat exhibé par lui, la Douane sera tenue d'acquiescer à sa demande.

Art. 6. Toutes fractions en plus des droits provenant de la valeur des articles retenus en nature, seront remboursées en espèces aux négociants qui, de leur côté, seront tenus de combler de la même manière toute moins-value de ces articles.

Art. 7. Dans le cas où un négociant désirerait faire vendre aux enchères, sans la retirer de la douane, une marchandise tarifée qui aurait été avariée pendant la traversée, les droits de douane ne seront perçus que sur le prix de vente.

TEXTE LII.

Droit de douane sur les marchandises séquestrées.

‘Le Ministère de la Justice vient de décider, relativement aux marchandises mises sous séquestre sur la demande des créanciers, que le Tribunal ordonnateur du séquestre doit percevoir le droit de douane des commerçants qui sollicitent le séquestre. Ces marchandises devront être à l'avenir enlevées de la douane et mises dans un endroit convenable. Des ordres en conséquence ont été transmis aux Présidents des différents tribunaux compétents.’

(*Moniteur Oriental* du 25 mai 1896).

TEXTE LII^a.

Portefaix (hamals), 12 déc. 1863.
règlement.

Relatif au transport des marchandises par les portefaix des
Douanes de Stamboul, Galata et Kiretch-Kapou.

Art. 1^{er}. A partir du jour de la publication de la présente notification, l'ancien tarif concernant le transport des marchandises

par les portefaix des douanes de Stamboul, Galata et Kiretch-Kapou est aboli, ainsi que tous les autres droits que les mêmes percevaient, sous quelque dénomination que ce soit, et qui ne sont pas spécifiés dans le présent règlement.

Le tarif suivant est destiné à remplacer l'ancien.

Art. 2. Le prix du transport des marchandises des Douanes de Galata et Kiretch-Kapou pour tout le rayon de Galata jusque 1^o à la porte de Top-Hané; 2^o à la porte de Galata; 3^o Perchembe Bazar (jusqu'aux magasins de la Banque impériale) est fixé :

Pour une charge à arka ne dépassant pas 60 ocques, P. 1, 15 paras; 1 sirik à 2 hommes, Ps. 4; 2 sirik à 4 hommes, Ps. 8; 3 sirik à 6 hommes, Ps. 12; 4 sirik à 8 hommes, Ps. 16; 5 sirik à 10 hommes, Ps. 20; 6 sirik à 12 hommes, Ps. 24; 7 sirik à 14 hommes, Ps. 28; 8 sirik à 16 hommes, Ps. 32⁽¹⁾.

Prix du transport des marchandises de douanes de Galata et Kiretch-Kapou; 1^o à Péra jusqu'à Agha Djimi et le palais d'Angleterre; 2^o à Stamboul jusqu'aux portes du bazar, c'est-à-dire, Merdjane Capoussou, Aïnadjilar Capoussou (au haut de la montée de Mahmoud-Pacha), Calpakdjilar Capoussou (du côté de Nouri Osmanîé Djamissi) :

Pour une charge à arka ne dépassant pas 60 ocques, Ps. 5; pour 1 sirik à 2 hommes, Ps. 12, 20 paras; pour 2 sirik à 4 hommes, Ps. 25; pour 3 sirik à 6 hommes, Ps. 37, 20 paras; pour 4 sirik à 8 hommes, Ps. 50; pour 5 sirik à 10 hommes, Ps. 62, 20 paras; pour 6 sirik à 12 hommes, Ps. 75; pour 7 sirik à 14 hommes, Ps. 87, 20 paras; pour 8 sirik à 16 hommes, Ps. 100.

Art. 3. Les distances à parcourir pour le transport des marchandises de la douane de Stamboul aux magasins des négociants ont été divisées en trois catégories.

La première catégorie comprend les magasins situés entre la douane et 1^o Tchoraptchihan (à la montée de Mahmoud-Pacha); 2^o la sortie d'Asma-Alti, et 3^o les environs de Hamidié Turbessi, Muhsun Oglou Khan et Zedjriéhané. Le prix de transport en est :

Pour une charge à arka ne dépassant pas 70 ocques, P. 1, 15 paras; 1 sirik à 2 hommes, Ps. 4; 2 sirik à 4 hommes, Ps. 8; 3 sirik à 6 hommes, Ps. 12; 4 sirik à 8 hommes, Ps. 16; 5 sirik à 10 hommes, Ps. 20; 6 sirik à 12 hommes, Ps. 24; 7 sirik à 14 hommes, Ps. 28; 8 sirik à 16 hommes, Ps. 32.

La seconde catégorie comprend les magasins situés au delà de la première, soit jusqu'aux portes du Bazar, c'est-à-dire 1^o Merdjane Capoussou; 2^o Aïnadjilar Capoussou (au haut de la montée de Mahmoud-Pacha), et 3^o Calpakdjilar Capoussou (du côté de Nouri Osmanîé Djamissi).

(1) 'Arka' = à dos d'homme; 'sirik' = la perche à laquelle les marchandises sont suspendues pour être portées par plusieurs hommes.

Le prix du transport en est :

Pour une charge à arka ne dépassant pas 70 ocques, Pa. 2, 10 paras ; 1 sirik à 2 hommes, Pa. 5, 25 paras ; 2 sirik à 4 hommes, Pa. 11, 10 paras ; 3 sirik à 6 hommes, Pa. 16, 35 paras ; 4 sirik à 8 hommes, Pa. 22, 20 paras ; 5 sirik à 10 hommes, Pa. 28, 05 paras ; 6 sirik à 12 hommes, Pa. 33, 30 paras ; 7 sirik à 14 hommes, Pa. 39, 15 paras ; 8 sirik à 16 hommes, Pa. 45.

La troisième catégorie comprend les magasins qui se trouvent dans le Bazar et autres endroits de commerce au delà de la deuxième catégorie. Le prix du transport en est :

Pour une charge à arka ne dépassant pas 70 ocques, Pa. 4 ; 1 sirik à 2 hommes, Pa. 10 ; 2 sirik à 4 hommes, Pa. 20 ; 3 sirik à 6 hommes, Pa. 30 ; 4 sirik à 8 hommes, Pa. 40 ; 5 sirik à 10 hommes, Pa. 50 ; 6 sirik à 12 hommes, Pa. 60 ; 7 sirik à 14 hommes, Pa. 70 ; 8 sirik à 16 hommes, Pa. 80.

La charge à arka pour les marchandises arrivées d'Europe (excepté celles des colis dits persans) ne devant pas dépasser le poids de 60 ocques, de même la charge à arka pour les marchandises arrivées des provinces de l'Empire, ainsi que celles des colis susmentionnés, dits persans, ne devant pas dépasser 70 ocques, il est entendu que tout portefaix qui en transportera de plus pesantes sera payé au prix du sirik d'après les tarifs ci-dessus.

Art. 4. Les marchandises qui sont transportées des magasins des négociants à la douane par des portefaix étrangers et qui y sont déposées pour être réembarquées, paieront pour leur transport de l'intérieur de la douane et leur mise dans la mahone, les prix suivants :

Le baril de beurre de Sibérie ou de caviar, Pa. 5 ; le baril de sucre de $2\frac{1}{2}$ quintaux, P. 1 ; le baril de sucre de six à sept quintaux, Pa. 2 ; le sac de café, 20 paras ; le sac de farine, 10 paras ; la caisse d'acier, 10 paras ; la caisse de vitres, 10 paras ; tout colis persan, P. 1.

Tous les autres colis de quelque nature qu'ils soient paieront, s'ils ne dépassent pas 60 ocques, 20 paras, et s'ils dépassent ce poids, pour chaque 60 ocques, 20 paras en plus.

Quant aux marchandises de transit ou de passage arrivant d'Europe ou de Turquie et qui sont débarquées à la douane puis réembarquées, leur transport de l'échelle à l'intérieur de la douane à l'échelle et leur mise dans la mahone coûtera tout compris :

Pour une charge à arka ne dépassant pas 70 ocques, P. 1, 15 paras ; 1 sirik à 2 hommes, Pa. 4 ; 2 sirik à 4 hommes, Pa. 8 ; 3 sirik à 6 hommes, Pa. 12 ; 4 sirik à 8 hommes, Pa. 16 ; 5 sirik à 10 hommes, Pa. 20 ; 6 sirik à 12 hommes, Pa. 24 ; 7 sirik à 14 hommes, Pa. 28 ; 8 sirik à 16 hommes, Pa. 32.

Art. 5. Le déchargement des mahones ordinaires à l'usage des Compagnies maritimes de navigation à vapeur et des navires de

commerce s'effectuera à raison de Ps. 21 la mahone, celui des doubas de la portée de 30 à 36 tonneaux à raison de Ps. 10½.

Vu la difficulté de décharger les mahones remplies de fer en barres on payera pour chacune de ces mahones le prix de Ps. 35 et dans le cas où ce seraient des doubas ou des salapouries en proportion de ce dernier prix.

Art. 6. Les marchandises qui arrivent par Achektirmé et d'autres bâtiments du pays qui peuvent accoster l'échelle des douanes de Stamboul, n'étant pas pour cela sujettes aux frais de débarquement stipulés dans l'article précédent, auront à payer pour leur transport de la douane jusqu'aux magasins compris dans la première catégorie ou pour leur réembarquement, les prix suivants :

Pour une charge à arka ne dépassant pas 70 ocques, P. 1, 35 paras : 1 sirik à 2 hommes, Ps. 5 ; 2 sirik à 4 hommes, Ps. 10.

Le transport de ces mêmes marchandises de la douane de Stamboul jusqu'aux magasins situés dans la deuxième catégorie est fixé :

Pour une charge à arka ne dépassant pas 70 ocques, Ps. 2 ; 1 sirik à 2 hommes, Ps. 6 ; 2 sirik à 4 hommes, Ps. 13.

Enfin le prix du transport de ces mêmes marchandises de la douane de Stamboul jusqu'aux magasins compris dans la troisième catégorie est :

Pour une charge à arka ne dépassant pas 70 ocques, Ps. 4, 20 paras ; 1 sirik à 2 hommes, Ps. 11 ; 2 sirik à 4 hommes, Ps. 22.

Art. 7. Les prix mentionnés dans les articles précédents seront payés au comptant, en monnaie métallique, et resteront en vigueur tant que le beshlik n'éprouvera pas une dépréciation excédant cinq pour cent ; dans le cas contraire, l'Administration des douanes aura la faculté, sans même en prévenir le commerce, de les augmenter en proportion.

Art. 8. Dans le cas où il serait débarqué à la douane des marchandises telles que voitures, pierres à moulins, chaudières, caisses en fer, etc., dont le transport exigerait au delà de huit sirik, le prix en sera fixé, en prenant pour base le taux de Ps. 3½ par homme pour le transport dans un magasin situé à Galata ou à Stamboul (1^{er} rayon), celui de Ps. 5 pour les magasins situés à Stamboul dans le deuxième rayon et Ps. 9 pour ceux du troisième, et de Galata à Péra et Constantinople celui de Ps. 11 par homme.

TEXTE LII^o.

Règlement douanier des
marchandises, etc., trans- 25 Sep. 1309. Lah.-i-Kav., vol. II,
portées par chemin de 29 sept. 1891. p. 74.
fer.

[sanctionné par Iradé, pas communiqué aux Missions.]
[traduction non garantie.]

I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Heures de Transport.

Art. 1^{er}. Le transport des marchandises et des effets des voyageurs sur la frontière par le chemin de fer est permis pendant le jour et la nuit.

Heures des opérations douanières.

Art. 2. L'expédition des effets des voyageurs ainsi que des marchandises destinées à être transportées à une douane intérieure dans des wagons cadénassés ou plombés aura lieu immédiatement après l'arrivée du train tous les jours à quelques heures que ce soit, vendredis, dimanches et jours fériés compris. Pour toute autre opération douanière l'Administration générale des Contributions indirectes a fixé les heures suivantes :

Du 1-13 avril au 30 sept.-12 oct. une heure et demie après le lever du soleil jusqu'à une heure avant le coucher ;

Du 1-13 oct. au 31 mars-12 avril une heure après le lever jusqu'à une heure avant le coucher du soleil.

Itinéraire

Art. 3. Les administrations de chemins de fer seront tenues de communiquer les itinéraires des trains aux administrations frontières de douane et de donner avis en temps utile à ces administrations des trains non réglementaires ainsi que des retards considérables auxquels les trains seraient exposés.

Douanes compétentes pour le service de chemins de fer.

Art. 4. Pour la ligne les douanes à sont chargées du service douanier des trains et des marchandises à transporter par chemin de fer soit pour l'importation et l'exportation soit pour le transit.

Emplacements pour le service douanier.

Art. 5. Les administrations de chemins de fer sont tenues de mettre à la disposition de la douane, dans les stations mêmes, les

bureaux et hangars nécessaires pour le service douanier et pour la disposition temporaire des colis dont les formalités douanières seront à accomplir. L'aménagement, le chauffage et l'éclairage des emplacements exclusivement destinés au service douanier sont à la charge de l'administration de la douane. L'éclairage nécessaire pour la revision pendant la nuit des trains arrivant ou sortant est à la charge de l'administration des chemins de fer, de même l'administration des chemins de fer est tenue de prendre, d'accord avec la douane, les arrangements nécessaires pour fermer au public les parties du perron et entre les rails destinées à la vérification et aux opérations douanières. Les emplacements destinés à l'entreposage temporaire des colis doivent être arrangés de façon propre à permettre une fermeture solide ; ils seront fermés à double clef et par la douane et par l'administration du chemin de fer. Ces emplacements ne doivent contenir que des colis soumis à un contrôle douanier. Les délais maximum pour l'entreposage de tels colis seront fixés d'après les localités par l'administration douanière.

Conditions des wagons et autres moyens de transport.

Art. 6. Ni dans les locomotives ou tenders ni dans les wagons à marchandises destinés à franchir la frontière ne doivent se trouver des compartiments secrets ou difficiles à découvrir propres à contenir des marchandises. De même les wagons à voyageurs ne doivent contenir aucun compartiment propres à contenir des marchandises ou des effets sans autorisation préalable et spéciale de l'autorité douanière.

Art. 7. Les marchandises ne pourront franchir la frontière que dans des wagons fermés à coulisses, l'emploi des wagons découverts n'étant admis que dans les cas où la nature de la marchandise excluerait le transport dans des wagons à coulisses. Exceptionnellement où les colis ne pourraient remplir un wagon on pourrait faire usage de caisses ou de paniers propres à être agréés par la douane du pays d'entrée et à être plombés ou cadénassés. Dans le cas où les usages de certains colis isolés ne permettraient pas de faire usage des dites caisses ou paniers les colis même seront plombés. La douane décidera si la construction des wagons est propre à assurer une fermeture solide douanière ou s'il y a lieu de ne pas les admettre. Les contenus des wagons venant de l'étranger et non admis par la douane frontière seront transportés dans d'autres wagons. Chaque wagon doit être marqué du chiffre de l'administration du chemin de fer à laquelle il appartient ainsi que d'un numéro. Si un wagon contient plusieurs compartiments séparés, chaque compartiment doit être marqué d'une lettre.

Contrôle douanier des wagons et autres moyens de transport.

Art. 8. L'administration douanière a le droit de soumettre à

temps voulu les locomotives, tenders, wagons à marchandises ou à voyageurs, caisses ou paniers séparés aux vérifications pour constater s'ils sont conformes aux prescriptions ci-dessus et d'interdire leur emploi dans le cas contraire.

Admission extraordinaire des wagons découverts.

Art. 9. En général l'emploi des wagons découverts ne sera admis que pour des marchandises dont les dimensions extraordinaires excluent un autre changement telles que : de grandes machines, chaudières, bois en troncs, bois de construction, etc., ainsi que des articles dont la nature rend difficile le chargement en wagons à coulisses tels que houilles, coques, sables, pierres, minerais, bétails, etc. La douane prendra les mesures nécessaires pour empêcher un échange de ces charges soit en plombant des couvertures de toile à voile à fournir par l'administration des chemins de fer soit par d'autres mesures propres à garantir l'identité ; si elle le juge nécessaire elle pourra faire escorter de tels wagons par des employés douaniers.

Fermeture douanière.

Art. 10. La fermeture des wagons à coulisses ou des compartiments de tels wagons, des caisses et paniers séparés, se fera en général par des cadenas douaniers. L'administration du chemin de fer est tenue de faire les constructions nécessaires pour la mise de tels cadenas. Exceptionnellement la douane pourra faire usage des plombs douaniers. Les cadenas renvoyés des douanes d'arrivée aux douanes de départ ainsi que les malles ayant servies à l'envoi des clefs, des listes de charge, des lettres de voiture et des cadenas doivent être transportés gratuitement par le premier train de grande vitesse ou à voyageur, etc., à la douane de destination. Les cadenas sont expédiés sous cachets douaniers avec lettre de charge signée par la douane qui les renvoie.

Escorte douanière.

Art. 11. Tous convois pourront être escortés par les employés douaniers d'une station à l'autre. Les employés douaniers escortant des trains doivent être transportés gratuitement dans une place libre et dans un wagon à leur choix, abstraction faite des wagons de 1^{re} classe, des wagons-salons et des places nécessaires pour le service technique du chemin de fer. Les employés douaniers retournant d'une escorte à la douane de départ seront également transportés gratuitement et auront droit à une place de 2^{me} classe.

Pouvoirs des fonctionnaires supérieurs de l'administration douanière.

Art. 12. Les fonctionnaires supérieurs de l'administration

douanière pourvus d'une légitimation officielle de l'administration générale des contributions indirectes ont le droit de retenir les trains franchissant les frontières aussi longtemps que les opérations douanières l'exigent; toutefois ils sont tenus de faire accélérer ces opérations autant que possible.

Les fonctionnaires seront personnellement responsables de tout retard causé par eux et non justifié. Le personnel des trains des stations est tenu de prêter à ces fonctionnaires tout aide et assistance exigés et de leur permettre l'inspection des charges, des listes des trains, des lettres de charge ainsi que les registres concernant le trafic des marchandises, de même lesdits fonctionnaires douaniers ont le droit d'entrer sans formalités dans tous les édifices et locaux des stations destinés aux services des chemins de fer pour y faire les recherches voulues.

Ces fonctionnaires supérieurs doivent être transportés gratuitement dans toute direction du réseau du chemin de fer indiqué dans leurs cartes de légitimation officielle. Ils ont droit à une place de 1^{re} classe.

II.

DISPOSITIONS SPÉCIALES.

A. Entrée

Chargement des marchandises dans les trains.

Art. 13. En franchissant la frontière, les trains ne doivent contenir aucun objet passible de droit ou prohibé, que chargé dans des wagons à marchandises.

Sont seuls exempts les bagages qui pourraient se trouver dans les petites malles que les voyageurs conduisent avec eux dans leurs compartiments. Sur les locomotives et tenders ne doivent se trouver que des objets nécessaires pour les employés du chemin de fer pendant le voyage ou pour l'exécution de leur service.

Art. 14. Toutes les marchandises, effets de voyageurs qui sont destinés à être transportés à une douane intérieure avec liste de charge et sans transbordement doivent être chargés déjà à l'étranger dans des wagons ou compartiments admis par la douane du pays conformément aux articles 6, 7, 8; les colis destinés à des douanes différentes doivent être chargés séparément dans des wagons ou compartiments de wagons.

Si des colis destinés en partie à la douane frontière et en partie à une douane intérieure se trouvaient exceptionnellement dans le même wagon, l'administration du chemin de fer s'appliquera à ce que la première partie soit arrangée de façon que son déchargement à la frontière ne présente aucune difficulté et n'amène aucun retard.

Ordres des wagons dans les trains.

Art. 15. Les wagons dont un train se compose doivent être

arrangés de telle façon que tous les wagons venant de l'étranger se succèdent sans interruption et que les wagons destinés à chaque douane puissent être séparés du train avec facilité. Il demeure entendu que cette disposition ne touche nullement aux mesures destinées à assurer le sécurité du train.

Expéditions douanières sur la frontière.

Mesures de police douanière sur le perron.

Art. 16. Aussitôt qu'un train arrive de l'étranger à la station frontière l'entrée de la partie de la gare où le train s'arrête sera exclusivement réservée aux employés de la douane, de la poste, de la police et du chemin de fer en service, sauf un passage occupé par un poste douanier et destiné aux passagers. D'autres personnes n'y seront admises qu'après la fin des opérations douanières.

Déclaration du chargement d'un train.

Liste de chargement.

Art. 17. Immédiatement après l'arrivée d'un train à la station frontière, le chef du train ou le plénipotentiaire de l'administration du chemin de fer remettra à la douane la liste du chargement en double expédition conformément au modèle A. Il y ajoutera toutes les lettres de charge concernant les colis et autres articles y énumérés. La douane lui délivrera un reçu indiquant le nombre des lettres de charge.

Les listes de chargement doivent être rédigées en langues turque ou française. Ces listes doivent indiquer l'espèce et poids brut des marchandises chargées. Quant aux marchandises emballées elles indiqueront aussi le nombre, l'espèce, les marques et numéros des colis. Elles doivent indiquer la douane où le dédouanement est demandé. De même elles doivent indiquer la marque, le numéro ou lettre de wagon où du compartiment dans lequel les différentes marchandises se trouvent.

Les plénipotentiaires des chemins de fer qui ont signé la liste de chargement répondent pour l'exactitude des données y contenus quant au nombre et à l'espèce des colis chargés.

Chaque liste de chargement ne doit contenir à l'ordinaire que des colis destinés à une seule douane.

Revision des wagons à voyageurs.

Séparation des wagons à marchandises.

Art. 18. Pendant la remise des listes de chargement (voir art. 17) les locomotives et les tenders seront soumis à une vérification douanière et les wagons destinés à être dédouanés par la douane frontière seront séparés du train.

Expédition des effets des passagers.

Art. 19. Les voyageurs venant de l'étranger et conduisant avec eux des articles soumis aux droits mais non destinés au commerce

ne sont tenus que de les déclarer verbalement ; aussi ils ont la faculté de ne faire aucune déclaration mais de soumettre leurs bagages à une vérification minutieuse de la douane.

Dans ce cas ils ne seront responsables que pour des articles qu'ils auraient tâché de soustraire à la douane par des préparatifs particuliers.

A l'ordinaire les effets des passagers seront dédouanés définitivement et immédiatement par la douane frontière. Les effets des voyageurs qui continuent leur voyage par le même train seront vérifiés avant les effets des voyageurs qui quittent le train à la station frontière. Si des effets des voyageurs contiennent des articles soumis au droit dans de telles quantités ou variétés que le dédouanement exige plus de temps que le train peut être arrêté, ces objets et bagages seront retenus pour être dédouanés après déclaration préalable du voyageur et de son fondé de pouvoirs et ils seront expédiés à son adresse aux soins du chemin de fer par le train suivant. La revision des petits bagages que les voyageurs apporteront avec eux dans leur compartiment et qui ne contiennent pas des articles soumis au droit peut être accomplie dans les wagons sans que les voyageurs fussent obligés de quitter le compartiment.

Sur la demande de l'administration du chemin de fer la revision des effets des passagers peut être transférée à une douane intérieure.

Tous ces effets seront chargés dans un wagon et l'administration du chemin de fer délivrera à la douane frontière une liste pour chaque douane de destination indiquant le nombre et l'espèce de tous les colis. Cette liste sera annexée à la lettre de convoi.

Ne sont traités comme effets de voyageurs dans le sens de ce règlement que les bagages dont les propriétaires se trouvent en voyage dans le train.

Expéditions des wagons destinés à une douane dans l'intérieur.

Lettre de convoi.

Registres des lettres de convoi expédiées.

Art. 20. Les wagons sur le contenu desquels les listes de chargement ont été remises, seront cadenassés, plombés ou escortés par des employés (v. art. 9) ; ils seront expédiés à la douane de destination moyennant une lettre de convoi (v. art. 21). Les délais dans lesquels les wagons doivent être présentés à la douane de destination, la manière de fermeture douanière et le numéro des lettres de convoi seront annotés sur la liste de chargement sous la signature de la douane frontière. La liste de chargement sera signée par le chef du train ou par un autre muni des pouvoirs de l'administration du chemin de fer. Par cette signature l'employé prend la responsabilité de présenter à la douane de destination les wagons énumérés dans la liste de chargement dans

le délai fixé et avec fermeture intacte et de répondre en cas contraire d'un droit le plus élevé du tarif d'importation calculé sur les quantités des marchandises indiquées dans la liste des charges.

Les unicata des listes de chargement avec les lettres de voiture y appartenant ainsi que les clefs appartenant aux cadenas avec lesquels les wagons ont été fermés seront cachetés dans des portefeuilles et enveloppes adressées à la douane destination et délivrés avec la lettre de convoi au chef du train pour être présentés avec les wagons appartenant à la douane de destination. Les enveloppes et portefeuilles devront porter l'indication de la station de destination ainsi que les marques et numéros des wagons.

Les duplicata des listes de chargement restent à la douane d'expédition.

La non remise des clefs ou la lésion des cachets sous lesquels ils se trouvent a pour le chargé de pouvoir de l'administration du chemin de fer les mêmes conséquences légales que la lésion de la fermeture douanière des wagons, etc., auxquels les clefs appartiennent.

Art. 21. Les lettres de convoi seront rédigées, d'après le modèle B; elles seront signées par le chef de la douane et le teneur du registre des lettres de convoi expédiées qui apposera le cachet officiel de la douane. La douane d'expédition tiendra sur les lettres de convoi délivrées un registre d'après le modèle C, dans lequel tous ces certificats seront enregistrés sous des numéros courants avec indication des listes de chargement appartenant à chacun de ces certificats.

Dans le cas où une lettre de convoi ou une liste de chargement viendrait à se perdre, le chef de la douane qui l'a délivrée fera dresser un duplicata pourvu que la perte soit dûment prouvée.

L'expédition de tels duplicata sera annoté dans le registre des certificats de convoi.

Expédition douanière des colis retenus à la douane frontière.

Art. 22. Après l'expédition de la partie du train destiné à l'intérieur, les wagons et colis retenus à la douane frontière seront déclarés par l'administration du chemin de fer, les destinataires ou leurs fondés de pouvoirs et le dédouanement se fera sans retard dans les heures réglementaires (v. art. 2) et d'après les règles générales pour le service douanier.

Traitement douanier des colis pendant le transport.

Opération douanière si la destination d'une cargaison a changé.

Art. 23. Dans le cas où une charge de wagon expédiée sur liste de chargement viendrait à changer de destination l'administration du chemin de fer présentera les lettres de voiture

et les clefs à la douane compétente la plus proche en formulant la demande respective.

Si la lettre de convoi, etc., doit être déchargée définitivement à cette même douane, celle-ci remplit, sans autres formalités aucune, toutes les obligations dont la douane indiquée primitivement aurait été chargée. Si par contre la décharge doit avoir lieu à une autre douane le fondé de pouvoirs du chemin de fer entrera dans les obligations de l'administration du chemin de fer frontière et cela par une déclaration d'engagement signée par lui et rédigée d'après le modèle D.

La douane à laquelle la demande a été faite indiquera sur les listes de chargement le nouveau délai de transport qui pourrait avoir été accordé ainsi que le numéro de la nouvelle lettre de convoi; elle y retient l'ancienne lettre de convoi, délivre à sa place un nouveau certificat et le transmet avec les listes de chargement, etc., à l'administration du chemin de fer. La déclaration d'engagement et la lettre de convoi retenue seront remises à la douane qui a expédié la première lettre de convoi.

La lettre de convoi originale sera enregistrée dans le registre de certificats reçus, les lettres de convoi nouvellement délivrées seront enregistrées dans le registre de certificats expédiés avec une observation se référant au premier registre.

Les listes de chargement et les lettres de convoi expédiées de cette façon seront traitées par la douane de destination comme si elles avaient été expédiées directement par la douane originaire.

Les mêmes formalités auront lieu dans le cas où des wagons expédiés sur liste de chargement seront présentés à la douane y indiquée avec la demande de le transférer directement à une autre douane compétente.

Transbordement des colis en route et leur déchargement aux lieux de destination.

Art. 24. Sur la demande de l'administration du chemin de fer et si une surveillance suffisante de la douane est possible, les colis expédiés moyennant liste de chargement peuvent être transbordés ou partiellement déchargés à une douane compétente.

Le transbordement ou le déchargement se fera sur la base de la lettre de chargement en comparant le nombre, la marque, les numéros et l'espèce des colis avec les données de la liste de chargement, le tout sous la direction d'un employé supérieur de la douane assisté d'un moubassir. Quant aux colis destinés à continuer la route, les plénipotentiaires du chemin de fer qui sont chargés de ce transport sont obligés de se substituer par une déclaration écrite sur la liste de charge à toutes les obligations que l'administration frontière du chemin de fer a accepté quant à ces colis envers l'administration douanière.

Les transbordements ou le déchargement seront certifiés sur

la liste de charge en indiquant le nombre, l'espèce, les marques et numéros des colis et des wagons; de même le changement de la fermeture douanière ainsi que le transbordement, chargement et déchargement en indiquant les numéros des wagons seront certifiés sur la liste de convoi.

Dans le cas d'un accident qui empêche la continuation du transport dans le même wagon, l'administration du chemin de fer en donnera immédiatement connaissance à la douane la plus proche. Le transbordement sera surveillé par des employés douaniers envoyés sur place et qui certifieront le nécessaire sur la lettre du convoi et la liste de charge.

Art. 25. Dans les ports où un chemin de fer aboutit les colis destinés à une autre douane ottomane peuvent être transbordés des wagons dans des bâtiments propres à être fermés par la douane ou des bâtiments dans des wagons de chemin de fer en conservant les dispositions concernant les transbordements et déchargements contenues dans l'art. 24.

Revision en route de la fermeture douanière, renouvellement de la fermeture douanière en cas de lésion incidentelle.

Art. 26. Les douanes touchées sur le transport par le chemin de fer seront tenues, sur la demande de l'administration des chemins de fer de vérifier si la fermeture douanière des wagons est intacte et de certifier les résultats de leur constatation sur la lettre de convoi. Si la fermeture douanière est incidentellement lésée en route, le chef de train en donnera connaissance à la première douane où il arrive pour faire constater les faits qui ont amené la lésion, vérifier extérieurement les colis et renouveler la fermeture.

Les procès-verbaux constatant le résultat de ces procédés lui seront transmis sous cachet par la douane à laquelle les wagons en question auront été présentés.

**Opérations douanières au lieu de destination.
Présentations des wagons et des écritures y relatives.**

Art. 27. A l'arrivée des wagons au lieu de destination, le chef du train ou un autre plénipotentiaire du chemin de fer remet à la douane toutes les clefs et papiers dirigés à son adresse (art. 20) en même temps il lui transmet les wagons et les compartiments séparés.

**Revision de la fermeture douanière.
Registre des lettres de convoi reçues.**

Art. 28. Les wagons et les compartiments séparés seront revisés quant à leur fermeture douanière et leurs conditions extérieures.

RÈGLEMENT DES CHEMINS DE FER 317

La lettre de convoi sur laquelle le chef de la douane ou son remplaçant certifiera le jour et la remise sera enregistrée dans le registre des lettres de convoi reçues (modèle E) en y remplissant les colonnes 1 à 7.

Déclaration et déchargement des marchandises.

Art. 29. Dans un délai localement fixé par l'administration de la douane les marchandises sont à déclarer en indiquant le mode d'expédition douanière désiré. Les données de la liste de charge quant à l'espèce et au poids des marchandises peuvent être complétées ou rectifiées par la déclaration pourvu que la vérification douanière du contenu des colis n'ait pas encore commencé.

Sur la demande de l'administration des chemins de fer le déchargement des colis peut-être admis sur la liste de charge avant la remise des déclarations spéciales; dans ce cas la douane constatera l'exactitude des données de la liste de charge quant au nombre, marques, numéros et espèces d'emballages et poids bruts des colis.

Du reste la vérification et toutes les autres opérations douanières seront conformes aux règles générales établies par le service douanier.

Art. 30. Où les rails de chemin de fer ne conduisent pas directement jusque dans les douanes et sur les gares où un office douanier n'est pas établi, les colis arrivés dans des wagons fermés par la douane seront déchargés sous la surveillance d'un employé supérieur de la douane assisté par un moubassir pour être transportés à la douane sous escorte douanière; ils y seront dédouanés d'après les dispositions de l'art. 29.

Les résultats de la vérification de la fermeture douanière des wagons arrivés, ainsi que du nombre et de l'espèce des colis chargés, doivent être certifiés par les employés chargés de la surveillance du déchargement dans la gare.

Décharge des lettres de convoi et des listes de chargements.

Art. 31. Si la vérification des wagons et des compartiments séparés quant à la fermeture douanière et à leurs conditions extérieures, de même si lors de chargement des wagons les constatations quant au nombre et espèce des colis ne donnent pas lieu à des observations, la liste de chargement et la lettre de convoi seront déchargées et la dernière sera renvoyée à la douane frontière.

Quant à la liste de chargement elle sera retenue par la douane de destination pour servir de pièce justificative du registre.

Les certificats de décharge sur la lettre de convoi se feront de la manière suivante:

1° La présentation de la lettre de convoi et de la liste de

charge et des clefs y appartenant sera certifiée par le chef de la douane ou son remplaçant.

2° L'enregistrement dans le registre des lettres de convoi reçues sera certifié par le teneur de ce registre.

3° Les résultats de la vérification de la fermeture douanière des wagons du nombre et de l'espèce des colis déchargés seront certifiés par les employés qui ont exécuté cette vérification.

4° L'exportation des wagons sortis sera certifiée par les employés qui ont surveillé cette sortie, chaque certificat sera signé par le cachet des employés indiqués ci-dessus en ajoutant leur position officielle.

Après la ratification de tous ces certificats, le certificat de décharge à la fin de la lettre de convoi sera signé de la même façon par le chef de la douane et le teneur du registre des lettres de convoi reçues lesquels employés examineront d'avance si toutes les formalités ont été dûment remplies et ajouteront à leurs cachets particuliers le cachet officiel de la douane.

La décharge des listes de chargement se fera d'une façon analogue.

Procédés en cas de divergences, constatations des faits.

Art. 32. Si lors de la vérification des lettres de convoi, des listes de chargement ou lors de la vérification des wagons, des compartiments séparés ou de la cargaison il sera constaté :

1° Que les délais fixés dans la liste de chargement ou de la lettre de convoi pour la présentation à la douane de destination des wagons, etc., a été dépassé ou

2° Que la remise de la lettre de convoi des wagons à eu lieu à une douane autre que celle fixée par la douane de départ ou

3° Que la fermeture douanière est lésée ou

4° Que le nombre et l'espèce des colis n'est pas conforme aux données de la liste de chargement.

Dans tous ces cas le plénipotentiaire du chemin de fer et selon le cas le destinataire des marchandises sera entendu sur l'affaire, s'il y a lieu, avec l'aide de la douane qui a expédié la lettre de convoi et des douanes touchées en route.

Les faits et résultats de ces constatations seront établis par procès-verbal.

Des retards considérables qui pourraient être causés dans la décharge des lettres de convoi par de telles perquisitions seront communiqués immédiatement à la douane qui a expédié ces lettres de convoi.

Erreurs et divergences incidentelles.

Art. 33. Si dans le cas nos 1 à 3 de l'article précédent l'instruction aura constaté que la divergence résulte d'un incident excusable et si d'après l'avis officiel du Nézaré préposé à la douane aucun

souçon n'existe, ce Nézaré peut admettre la décharge de la lettre de convoi ou de la liste de chargement sans suites pénales.

De même, dans le cas n° 4 de l'art. 32, l'administration générale des contributions indirectes peut faire abstraction de la fixation d'une amende et faire décharger la lettre de convoi ou la liste de chargement s'il s'agit visiblement d'une erreur et d'un incident excusable.

Divergences occasionnées par la douane ayant expédié la
la lettre de convoi.

Art. 34. En cas de différence peu considérable résultant d'une erreur de la douane qui a expédié une lettre de convoi et si celle-ci reconnaît cette erreur et la certifie officiellement, la décharge de la lettre de convoi et de la liste de chargement peut avoir lieu sans autre formalité.

Dans le cas où il s'agit des différences considérables à la charge de la douane qui a expédié une lettre de convoi ou si celle-ci ne reconnaît pas le résultat divergent de la constatation de la douane de destination, la dernière soumettra le cas par l'entremise de son Nézaré à la direction générale des contributions indirectes qui décidera sur la décharge de la lettre de convoi respectivement de la liste de chargement.

• Marchandises détruites, gâtées ou cassées en route.

Art. 35. Si des marchandises expédiées par liste de chargement sont détruites, gâtées ou cassées sur le transport par un accident, elles sont traitées à la douane de destination d'après l'état dans lequel elles se trouvent à leur arrivée.

Procédé en cas de non présentation des marchandises à la
douane de destination.

Art. 36. Si des marchandises expédiées par liste de chargement ne seront pas présentées à la douane de destination, les raisons en seront constatées, et s'il y a lieu le procédé pénal sera ouvert.

Procédé pénal.

Art. 37. Dans le cas où les conditions pour la décharge d'une lettre de convoi respectivement d'une liste de chargement n'auront pas été intégralement remplies, il y aura lieu de procéder par voie pénale.

Après la clôture définitive du procédé pénal, la lettre de convoi ainsi que la liste de chargement seront déchargées; en cas de doute, la direction générale des contributions indirectes décidera.

Si la décharge d'une lettre de convoi ou d'une liste de chargement ne paraît pas admissible, ces documents avec les procès-verbaux y relatifs seront transmis à la douane d'expédition.

Cette dernière provoquera par l'entreprise de son Nézaret la décision de la direction générale sur les conséquences du non remplissement des obligations acceptées par l'administration des chemins de fer dans la liste de chargement.

Clôture et envoi au contrôle du Nézaret des registres.

Art. 38. Les registres des lettres de convoi expédiées et reçues seront clôturées à la fin de chaque trimestre et envoyées avec les pièces justificatives arrangées d'après les numéros d'ordre à la direction générale des contributions indirectes.

Les duplicata des listes de chargement et les lettres de convoi retournés avec certificats de décharges, formeront des pièces justificatives aux registres des lettres expédiées ; les unicata des listes de chargement servent de pièces justificatives aux registres des lettres de convoi reçues.

Traitement des colis arrivés par terre (voiture) ou par mer pour continuer leur route par chemin de fer.

Art. 39. Les colis arrivés par terre ou par mer de l'étranger destinés à continuer leur route par chemin de fer et pour lesquels l'expédition sur listes de chargement conformément aux dispositions ci-dessus est demandée, seront présentés par le conducteur à la douane frontière avec tous les papiers y relatifs et ils seront déposés sous surveillance douanière jusqu'au départ du train.

Dans ce but l'administration des chemins de fer mettra à la disposition de la douane les localités et les arrangements dont celle-ci aura besoin ; la continuation du transport doit avoir lieu dans un délai convenablement fixé par la douane avant le chargement dans les wagons et en tous cas avant le départ. Les plénipotentiaires de l'administration du chemin de fer remettront à la douane en double expédition la liste de chargement prescrite par l'art. 17 ci-dessus ; le chargement aura lieu sous la surveillance des employés douaniers qui certifieront sur la liste de chargement l'exactitude quant aux indications concernant les nombre, marques, numéros et espèces des colis avec les objets réellement chargés et ils ajouteront la marque et les numéros des wagons dans lesquels les colis ont été chargés, du reste les prescriptions des arts. 20, 21, 23 jusqu'à 38 seront appliquées.

B. Transit.

Art. 40. Pour le transit direct par chemin de fer les dispositions des articles 13 jusqu'à 39 trouvent application analogue.

L'expédition de la douane de sortie est limitée en général à la vérification et à l'enlèvement de la fermeture douanière ainsi qu'à la surveillance et la certification de la sortie sur la frontière ; toutefois le droit est expressément réservé de faire vérifier en cas de soupçon les colis destinés au transit et de demander, s'il y a lieu,

la présentation de registres et des documents de l'administration des chemins de fer.

Le même procédé aura lieu si les colis déclarés pour le transit direct sortent par la frontière sur d'autres routes que celles des chemins de fer; dans ces cas la douane frontière aura toutefois toujours à comparer et à constater et certifier sur la liste de chargement que les objets déchargés et destinés à la sortie sont conformes aux données de ces documents.

La demande d'expédier des colis en transit direct pourra être faite à la douane de sortie.

Les dispositions des articles 24 et 25 relatifs aux transbordements s'appliquent aussi aux colis de transit direct.

C. Sortie.

Marchandises soumises au droit d'exportation.

Art. 41. Des articles soumis au droit d'exportation ne devront pas être chargés à une destination directe dans l'étranger sans avoir été déclarés à une douane ottomane et sans avoir acquitté le droit d'exportation après vérification préalable.

Dans les stations où il y a une douane compétente des marchandises soumises au droit d'exportation peuvent être chargées sous surveillance douanière dans des wagons et expédiées à l'étranger après fermeture des wagons par des plombs ou cadenas. La douane frontière vérifie et enlève la fermeture douanière, elle constate et certifie sur la lettre de chargement expédiée par la douane de départ que les marchandises ont passé la frontière pour destination de l'étranger.

Quant aux marchandises dont la revision ainsi que la perception des droits d'importation n'avait pas eu lieu à une douane intérieure, la douane frontière reçoit le droit d'exportation conformément aux résultats de ses propres revisions.

Dans le cas où le droit d'exportation serait garanti par un cautionnement à la douane de départ celle-ci donnera un reçu et acquittera l'exportateur, si celui-ci présente le reçu muni de la quittance de la douane frontière et constatant le paiement du droit d'exportation.

Marchandises dont la sortie doit être constatée.

Art. 42. Des colis expédiés par une douane ottomane à l'étranger sous plombs douaniers peuvent être chargés pendant leur route par l'entremise d'une douane compétente dans des wagons de chemin de fer pour y être exportés; cette douane enlèvera les plombs, chargera les colis dans des wagons, fermera ces derniers et certifiera ce qui précède sur le teskéré qui a accompagné ces colis plombés.

La douane frontière constatera dans ce cas l'état intact de la fermeture du wagon et certifiera sa sortie sur la frontière. Le

chargement simultané dans les mêmes wagons d'autres colis sortant du libre trafic et également destinés à l'étranger est admis. L'administration des chemins de fer transmettra dans ce cas à la douane une liste de ces colis indiquant le nombre, l'espèce des colis; leurs marques, numéros, poids brut et contenu, liste qui sera examinée par la douane lors du chargement et annexée au *taskéré* accompagnant les colis sortant sous contrôle douanier.

D. Transport des colis sortant du libre trafic ottoman et destinés à d'autres endroits sur territoire ottoman en franchissant le territoire étranger.

Art. 43. Lors de l'expédition des objets sortant du libre trafic ottoman et destinés à un autre point du territoire ottoman en traversant par chemin de fer un territoire étranger, l'expéditeur présentera à la douane de sortie ou à une douane compétente à l'intérieur établie dans une station du chemin de fer une déclaration indiquant la quantité et la nature des marchandises à expédier ainsi que le lieu de destination. La douane vérifiera l'exactitude de ces données, surveillera le chargement des colis dans des wagons, fermera ceux-ci et certifiera sur la déclaration ce qui a lieu. La douane frontière vérifiera la fermeture sans l'enlever. Dans le cas où il s'agirait des articles soumis au droit d'exportation un cautionnement pour ces droits peut être demandé; la douane de réimportation constatera si la fermeture du wagon est intacte, l'enlèvera, vérifiera les marchandises sur la déclaration et les mettra à la disposition du destinataire ou du plénipotentiaire du chemin de fer sans perception d'aucun droit d'importation.

La déclaration munie des certificats respectifs sera renvoyée à la douane de départ, qui déchargera l'expéditeur du cautionnement pour le droit d'exportation.

Art. 44. Les colis expédiés par listes de chargement et lettres de convoi d'une douane de l'Empire à une autre ne seront soumis en route, dans le cas où ils auraient traversé un territoire étranger, à aucune formalité jusqu'à la douane de destination si la douane frontière constate que la fermeture ottomane des wagons est intacte.

Transport dans l'intérieur.

Art. 45. Autant que l'administration générale des contributions indirectes a établi des mesures générales pour sauvegarder l'intérêt douanier soit dans le district frontière soit dans l'intérieur du pays, les mêmes mesures de contrôle s'appliqueront aussi au transport par chemin de fer et les administrations des chemins de fer seront tenues de faire voir les registres concernant les marchandises transportées aux fonctionnaires supérieurs douaniers munis d'une carte de légitimation de l'administration générale des contributions indirectes.

Pénalités.

Des contraventions aux dispositions du présent règlement en temps qu'elles ne sont frappées d'une amende plus forte par le règlement général douanier ou d'autres lois pénales seront punies d'une amende jusqu'à Ps. 500 or.

Chaque administration d'un chemin de fer répondra pour ses employés solidairement quant aux amendes, droits et frais de procès auxquels ces personnes seraient condamnées pour contraventions aux lois douanières et aux prescriptions du présent règlement.

Le 25 Sep. 1309, le 17-29 sept. 1891.

TITRE LIII^A

QUAIS DE CONSTANTINOPLE

La concession accordée à Michel Pacha en 1890 (v. LIII¹) a été cédée à une Société ayant un capital de 23 millions de francs ; 3 millions ont été attribués au concessionnaire ainsi que 3000 parts de fondateur ; 24,000 obligations de 500 francs ont été émises en 1895, dont 10,000 furent offertes à la souscription publique à Constantinople au prix de 485 francs ; ces obligations rapportent 5 % d'intérêt. Les comptes de la Société ne sont pas publiés et ses actions ne sont pas cotées.

La Société a éprouvé dans la construction des quais de grandes difficultés provenant de la nature du sol ; et elle n'a pu compléter que les parties de quai en dehors du pont de Karakeuy. En outre, l'entreprise a aussi rencontré une opposition prolongée de la part de quelques Missions qui craignaient que leurs intérêts commerciaux et maritimes ne fussent lésés ; la Société dut, à titre de concession au commerce de la place, réduire ses tarifs en 1899.

Depuis plusieurs années le Gouvernement Ottoman est en négociations avec la Société pour le rachat des Quais ; il offrait d'abord un prix de 30 millions contre les 45 millions

demandés par la Société; un *modus vivendi* a été établi dernièrement par l'intermédiaire de l'Ambassade de France, en attendant qu'un accord soit conclu sur la base transactionnelle de 41 millions.

TEXTE LIII.

Quais de Constantinople.

Levant Herald, 29 nov. 1890.

Convention.

Entre son Excellence Raïf Pacha, Ministre du Commerce et des Travaux Publics, agissant au nom du Gouvernement Impérial, d'une part, et Michel Pacha, d'autre part.

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le Gouvernement Impérial Ottoman accorde à Michel Pacha la concession de la construction et de l'exploitation :

1^o Des quais à établir sur les deux rives de la Corne d'Or, c'est-à-dire du côté de Stamboul à partir de l'échelle des bateaux à vapeur de Sirkédji jusqu'au pont de Oun-Capan, ladite échelle restant en dehors, et, du côté de Galata, à partir du parc d'artillerie de Tophané jusqu'au pont du côté d'Azap-Capou, le parc d'artillerie restant de même en dehors, ainsi que ledit pont, qui, dans deux côtés de Oun-Capan et d'Azap-Capou, restera en dehors des nouveaux quais, le tout conformément aux indications du plan A.

Il sera pratiqué une petite brisure ainsi que cela est indiqué au plan seulement aux têtes du pont de Karakeuy, de telle sorte que la longueur actuelle dudit pont ne soit pas amoindrie, tout en réservant au Gouvernement Impérial la faculté d'adopter l'un des deux modes suivants : soit d'opérer des modifications aux deux têtes du pont en conséquence du résultat de l'examen qu'il aura à faire lors de l'examen du plan définitif après avoir correspondu avec le Ministère Impérial de la Marine, soit de maintenir le tracé primitif dans le cas où les modifications projetées présenteraient des inconvénients au point de vue technique.

2^o De docks et entrepôts pour les marchandises à établir, selon les besoins et la nécessité, sur des emplacements à déterminer à proximité des douanes et y attenants faisant partie des bâtiments qui seront établis à nouveau et gratuitement par la Société pour le Gouvernement Impérial, conformément à l'art. 22 et avec le droit de délivrer des warrants aux entrepositaires, en se conformant aux clauses et conditions suivantes :

La Société anonyme ottomane à former par Michel Pacha devra être constituée dans un délai de dix-huit mois à partir de la ratification de la présente convention, conformément à l'art. 14.

La Société à former aura le droit de poser des voies ferrées le long des quais pour la facilité des transports entre les quais, les douanes, les docks et entrepôts et d'établir sur les voies publiques à créer le long et aux abords des tramways et des omnibus, après entente avec la Société des tramways. Elle est de même autorisée à établir un service de bacs à vapeur entre les deux rives de la Corne d'Or dans la limite des points terminus des quais qu'elle aura construits tels qu'ils ont été déterminés plus haut, à la condition de ne pas desservir d'autres localités que celles comprises entre ces points, de n'avoir, pour ce service, aucun monopole ou privilège et d'avoir un matériel toujours en rapport avec les exigences des transports à opérer.

Art. 2. La durée de la Société sera de quatre-vingt-cinq ans à partir de la date du Firman de ratification des présents conventions et cahier de charges.

Art. 3. La Société devra dans un délai de dix-huit mois, à partir de la date de l'Iradé Impérial et de l'échange de la présente convention, présenter au Ministère des Travaux Publics les plans, dessins et projets complets, après études définitives et conformément aux prescriptions des articles du cahier des charges : ces plans, dessins et projets devront être examinés, après échange d'avis pour les quais avec l'Amirauté, pour les douanes, dépôts, docks et entrepôts avec la direction générale des Contributions Indirectes, pour les rues, les conduites d'eau, les égouts et autres services analogues du ressort des municipalités, avec la Préfecture de la Ville, selon le cas, approuvés tels quels ou modifiés, s'il y a lieu, dans le délai de trois mois à partir de la date de leur présentation. Elle devra également soumettre au Gouvernement Impérial un projet de tarif différentiel qui sera approuvé dans les mêmes conditions et dans le même délai.

Art. 4. La Société s'engage à commencer à ses frais, risques et périls les travaux dans un délai de deux ans, à partir de la date de l'échange de la présente Convention, et à les terminer de même dans un délai de quatorze ans au plus tard à partir de l'échange de la présente Convention et au commencement de la huitième année, que les travaux des quais des deux rives à l'extérieur du pont de Karakeuy soient terminés ou non, dans tous les cas, la Société sera tenue de commencer, au commencement de la huitième année, les travaux des quais des deux rives situées entre les deux ponts et à les terminer dans les délais prévus ci-bas.

Les travaux devront être exécutés conformément aux règles de l'art et aux prescriptions du cahier des charges ci-annexé ainsi qu'aux dispositions des plans et projets approuvés ; toutefois, en cas de force majeure, les délais d'exécution seront prolongés d'une durée égale à celle de l'interruption des travaux à la condition que la Société sera tenue d'aviser immédiatement le Ministère des Travaux Publics, des cas de force majeure.

Art. 5. Le Ministère des Travaux Publics contrôlera les travaux par l'intermédiaire d'un ou plusieurs commissaires tant durant leur exécution qu'à l'achèvement des travaux et avant la réception. Ce contrôle s'appliquera de même à l'exploitation et au bon entretien des travaux pendant la durée de la concession, ainsi qu'aux recettes des quais, des docks et entrepôts et des tramways ou voies ferrées. Les quais, ainsi que les docks et entrepôts seront, en outre, soumis au contrôle et à la surveillance de la douane en vue de prévenir toutes fraudes sur les droits de douane.

Le concessionnaire déposera chaque année, à l'ordre du Ministère des Travaux Publics et à titre de frais de contrôle une somme de £T600 (six cents) payable mensuellement, et ce, à partir de la date fixée pour le commencement des travaux jusqu'à la fin de la concession.

L'Amirauté aura la faculté de nommer un commissaire Impérial choisi parmi les officiers de la marine, et ce, soit pendant l'exécution des travaux des quais, soit pendant leur exploitation.

Art. 6. L'entreprise étant d'utilité publique, les terrains nécessaires à l'établissement des quais, docks et entrepôts, des nouvelles douanes et hangars (amars) de douane, de la santé et de la police du port et de leurs dépendances et appartenant à des particuliers, à la Liste Civile ou aux Vakoufs seront pris conformément à la loi sur l'expropriation, toutes les fois qu'une entente ne pourra pas être établie entre la Société et les propriétaires ou qui de droit pour l'achat de ces terrains.

En ce qui concerne les mosquées et autres édifices destinés au culte ainsi que les terrains bâtis appartenant aux fondations pieuses, il sera procédé, pour leur aliénation, s'il y a lieu, en conformité de la loi du Chéri. Les terrains non bâtis, ni clos, nécessaires pour l'occupation temporaire pendant les travaux seront livrés à la Société par les autorités locales gratuitement, s'ils font partie des terrains vagues appartenant à l'État, à charge par elle d'en indemniser les propriétaires s'ils appartiennent à des particuliers.

Si par suite de l'ouverture par la Société de nouvelles voies publiques, d'autres voies préexistantes n'étaient plus fréquentées, c'est-à-dire si elles venaient à ne plus répondre à aucun besoin de la circulation privée ou publique, ces voies seront abandonnées gratuitement à la Société.

Art. 7. Après les quarante premières années de la concession le Gouvernement Impérial aura le droit, à toute époque, jusqu'à la fin de la concession, de racheter pour les exploiter directement, quais, docks et entrepôts et leurs dépendances.

Le rachat aura lieu moyennant le paiement d'une annuité équivalente aux 80 % des recettes brutes moyennes des cinq dernières années. Cette annuité ne sera dans aucun cas inférieure à la somme représentant le service des intérêts et de l'amortissement du capital non encore amorti.

Le Gouvernement assurera à la Société d'une manière agréée par elle le paiement régulier du prix de rachat qui fera l'objet d'une Convention à intervenir entre les parties.

Il sera procédé à la remise des quais, docks, entrepôts, et de leurs dépendances au Gouvernement ainsi qu'à l'achat par ce dernier du matériel, matériaux et approvisionnements existants, conformément à l'art. 14 du cahier des charges.

Art. 8. Le matériel et les matériaux, pierres, bois, fers, houilles, machines et autres nécessaires au premier établissement des quais, docks et entrepôts, bacs, tramways, des voies ferrées et de leurs dépendances que le concessionnaire achètera dans l'Empire ou qu'il fera venir de l'étranger, seront exempts de tous droits de douane ; de même, les quais, docks et entrepôts, bacs, tramways et voies ferrées et dépendances qui devront, à l'expiration de la concession, faire retour à l'État, ne seront passibles d'aucun impôt et il ne sera perçu aucun droit de timbre sur la présente Convention et le cahier des charges annexé, ainsi que sur les actions et obligations à émettre conformément aux statuts de la société anonyme ; toutefois, la Société, pour ses autres opérations, restera soumise à la loi sur le timbre. De même, elle devra, en conformité des lois et règlements présents et à venir de l'Empire, acquitter tous impôts, droits et redevances de transfert pour tous les terrains qu'elle aura gagnés sur la mer et dont elle aura la jouissance en vertu du droit qui lui est accordé par la présente concession ainsi que pour toutes constructions et autres qui seront élevées sur ces terrains.

Art. 9. Aussitôt que la Société notifiera au Ministère des Travaux Publics l'achèvement des travaux par sections de deux cents mètres au moins, celui-ci fera inspecter les travaux exécutés par une commission technique nommée à cet effet et procédera à la réception provisoire, s'il y a lieu ; un an après la réception provisoire une seconde inspection des travaux sera faite par une commission technique, et, dans le cas où il sera constaté que les travaux ont été exécutés conformément aux règles de l'art et aux prescriptions du cahier des charges, le Ministère des Travaux Publics prononcera sur le rapport de la commission la réception définitive.

Art. 10. Pendant toute la durée de la concession, les quais, docks et entrepôts et leurs dépendances, ainsi que leur matériel fixe et roulant seront tenus dans un parfait état d'entretien et ce aux frais de la Société, faute de quoi, il sera procédé à l'égard de cette dernière, conformément à l'art. 11 du cahier des charges.

Art. 11. La Société est tenue de se conformer, quant à ce qui concerne la police des voies publiques qu'elle établira, des quais et de leurs dépendances, aux lois et règlements actuellement en vigueur et à promulguer à l'avenir dans l'Empire Ottoman.

Les quais aussi bien que les docks seront soumis aux règlements douaniers et à la surveillance des autorités douanières.

Les règlements intérieurs pour le service des quais et des docks et entrepôts seront établis suivant les règles en usage pour les établissements analogues existant dans d'autres États et devront être, après modification s'il y a lieu, revêtus de l'approbation du Gouvernement Impérial pour entrer en vigueur.

Art. 12. La Société aura le droit de percevoir des droits de péage, conformément au tarif, sur chaque section à partir de la réception provisoire des travaux de ladite section jusqu'à l'expiration de la concession.

Art. 13. Le passage par les quais des militaires des armées de terre et de mer, des gendarmes, agents de police voyageant en corps ou isolément, tant en temps de paix qu'en temps de guerre, ainsi que du matériel, des approvisionnements et munitions de guerre, des marchandises appartenant à l'État, des prisonniers et condamnés, des agents de l'État, des valises postales, sera effectué conformément aux prescriptions du titre V du cahier des charges. Les prescriptions dudit titre V seront applicables aux bâtiments de toute catégorie du Gouvernement Impérial Ottoman.

Art. 14. Ainsi qu'il a été stipulé à l'art. 1^{er} pour l'exécution des engagements qu'il contracte, Michel Pacha est tenu, en vertu du Firman Impérial, de former, dans le délai de dix-huit mois, à partir de la date de la ratification de la présente Convention, sur la base des statuts ci-annexés, une société anonyme ottomane qui sera soumise à toutes les lois et règlements en vigueur et à pré-mulguer à l'avenir dans l'Empire.

Les statuts de cette Société seront, au préalable, soumis à l'approbation du Ministère des Travaux Publics.

Art. 15. Comme garantie de l'exécution des présents engagements, Michel Pacha a déposé, à titre de cautionnement, une somme de 500,000 francs en numéraire et, aussitôt après le dépôt du cautionnement, le Firman de concession lui a été remis. Ce cautionnement ne lui sera restitué qu'à la réception définitive de tous constructions et ouvrages.

Art. 16. A l'expiration de la concession, le Gouvernement Impérial sera, sans effectuer aucun paiement, substitué aux droits de la Société concessionnaire sur les quais, les docks et entrepôts, les voies ferrées de service, les bacs à vapeur et les tramways établis par elle et sur toutes leurs dépendances avec tout le matériel nécessaire à leur exploitation et entrera en jouissance de leurs produits. Il sera procédé à la remise des ouvrages ci-dessus et de leurs dépendances libres de toutes dettes et charges au Gouvernement Impérial et à l'achat par ce dernier du petit matériel et des approvisionnements conformément à l'art. 15 du cahier des charges et dans le cas où le Gouvernement Impérial devrait charger une compagnie du service de l'exploitation des quais,

docks et entrepôts, des bacs à vapeur et tramways, ensemble ou séparément, la Société concessionnaire jouira de la préférence à conditions légales.

Art. 17. Les employés et agents des quais, docks, entrepôts, bacs à vapeur, des tramways et voies ferrées porteront la tenue qui sera fixée et adoptée par le Gouvernement Impérial.

Art. 18. Le Gouvernement pourra faire élever à ses frais des retranchements et travaux de défense sur les points des quais et de leurs dépendances où il le jugera nécessaire.

Art. 19. Les objets d'art et antiquités découverts pendant les travaux seront soumis au règlement régissant la matière; toutefois la Société sera dispensée de la formalité de présenter une demande et d'obtenir une autorisation pour les recherches.

Art. 20. La Société est tenue de présenter au Ministère des Travaux Publics un état mensuel de toutes les recettes des quais, docks et entrepôts, bacs à vapeur, tramways et voies ferrées; ces états seront dressés conformément aux indications de l'art. 12 du cahier des charges.

Art. 21. Dans le cas où, sans un motif de force majeure dûment constaté, la Société concessionnaire n'aurait pas, dans les délais fixés, commencé les travaux, ou qu'après les avoir commencés, elle les laisserait inachevés ou qu'elle aurait interrompu le service des quais, docks et entrepôts ou enfin qu'elle n'aurait pas exécuté les autres engagements découlant de la présente convention, elle sera déchue de ses droits à la concession et, dans ce cas, le Gouvernement adoptera les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service conformément aux indications de l'art. 13 du cahier des charges.

Les ouvrages, le matériel et les approvisionnements seront mis aux enchères et le cautionnement déposé sera confisqué au profit du Gouvernement.

Art. 22. La Société concessionnaire établira à ses frais soit du côté de Galata, soit du côté de Stamboul, sur les points qui seront désignés par le Gouvernement et suivant les modes et conditions qu'il indiquera, les constructions en pierre nécessaires pour les nouvelles douanes et leurs hangars (ambars), l'Administration Sanitaire et la police du port, ainsi qu'au personnel chargé du contrôle, de la surveillance et de la police des quais, docks et entrepôts.

L'importance de ces nouvelles constructions en dehors des locaux destinés au personnel du contrôle et de la surveillance de l'État ne sera pas moindre que celles des constructions anciennes analogues qui seront remises à la Société gratuitement; en échange des nouvelles constructions dont le Gouvernement prendra possession également sans payement. Les plans et projets de ces nouvelles constructions seront soumis à l'approbation du Gouvernement Impérial.

A la remise par la Société de ces nouvelles constructions au Gouvernement Impérial, il ne lui sera fait aucun paiement à aucun titre que ce soit, et, à partir de leur remise, ces constructions appartiendront sans aucun paiement à l'État. Les anciennes constructions qui seront remises à la Société comprendront les terrains et bâtiments actuels de la santé, de la police du port, les grandes douanes de Stamboul et de Galata (à l'exception de la partie des terrains situés à Kiretch-Capou et appartenant à la Liste civile et au Domaine Impérial), l'emplacement seul de l'Emtaa pour les marchandises de la douane de Kiretch-Capou, la douane des céréales et des spiritueux de Galata et les douanes des fruits et du bois de construction de Constantinople. Ces anciennes constructions seront remises à la Société au fur et à mesure de la construction et de la remise à l'État par elle des nouvelles constructions énumérées plus haut. Comme la douane (Dahilié) de Stamboul a été construite par la Direction Générale des Contributions Indirectes après la promulgation du Firman Impérial, pour ladite douane ou autres magasins ou entrepôts que la douane serait dans la nécessité de construire jusqu'à ce que la construction des docks et entrepôts à établir par la Société soit achevée, l'on fera une estimation du coût de ces bâtiments et la Société en paiera la contrevaieur.

La Société ne touchera jamais aux emplacements et places de Hydayet Djamissi attenant à la douane de Emtaai-Edjnébié, de la mosquée de Sélim effendi ainsi qu'aux maisons existant actuellement et qui en dépendent. Dans tous les cas la Société sera tenue de construire des docks et entrepôts suivant les besoins suffisants du commerce et elle devra les agrandir ultérieurement selon que le besoin s'en fera sentir.

La façade des douanes sur les quais pourra être augmentée suivant les besoins du service sans qu'elle puisse être ni inférieure à la façade actuelle ni dépasser de 50 % de son étendue actuelle.

Dans l'établissement des bâtiments affectés soit à la douane soit aux entrepôts, il sera nécessaire de réserver la possibilité d'une jonction avec la gare du chemin de fer.

Art. 23. En compensation des frais et dépenses mis à sa charge, la Société concessionnaire est autorisée à percevoir au maximum pendant toute la durée de la concession :

- 1° des droits d'amarrage pour les navires qui accosteront à quai, sur la base de 1 fr. par tonneau de jauge ;
- 2° des droits de quai sur les marchandises chargées ou déchargées, sur la base de 3 fr. en moyenne par tonne ;
- 3° des droits d'entrepôt sur les marchandises placées dans les docks et entrepôts calculés sur une moyenne de Pa. 2½ au maximum par 100 kilos et par mois ;
- 4° des droits d'abonnement à établir d'accord entre la Société et les propriétaires pour les bataux à voyageurs, remorqueurs ou mahones touchant à quai ou s'y amarrant régulièrement ;

5^o des droits de péage et de transport sur les bacs à vapeur ; et, sur les tramways et les voies ferrées de service, du port que la Société a la faculté d'établir et sur les camions et omnibus ; le tout suivant les indications des tarifs généraux du cahier des charges et aux conditions stipulées auxdits tarifs.

En somme le droit à percevoir sur toutes les marchandises divisées en trois classes ne devra pas dépasser au maximum 3 fr. par tonne.

Les opposants soit indigènes, soit étrangers ne pourront d'ailleurs embarquer ou débarquer leurs marchandises qu'en dehors des quais construits par la Société.

La Société n'aurait aucun droit à réclamer une indemnité au Gouvernement Impérial dans les cas où il se produirait un refus de payer lesdits droits.

Art. 24. Quoique le Firman Impérial de concession ait stipulé que le pont d'Azap-Capou serait enlevé et que le pont de Karakeuy, tout en changeant d'emplacement, serait exploité par la Société, comme ultérieurement cette clause a été supprimée, lesdits ponts seront maintenus à leurs emplacements actuels et leur Administration demeure, comme par le passé, entre les mains de l'Amirauté Impériale.

Art. 25. La Société versera à la fin de chaque année au Trésor Impérial par l'entremise du Ministère des Travaux Publics 10 % du montant total des recettes brutes de toute nature afférentes à l'exploitation des quais.

Art. 26. La Société concessionnaire demeurera propriétaire et pourra disposer à son gré, en se conformant aux lois sur la matière, de toutes les parcelles de terrains acquis sur la mer ou expropriés par elle, ou qui lui auront été remis en vertu de la présente Convention et qui n'auront pas été utilisés par les voies publiques, les quais, docks et entrepôts, les nouvelles douanes, la santé, la police du port et leurs dépendances, les locaux à établir pour le contrôle et la surveillance avec leurs dépendances. Les surfaces desdites parcelles seront figurées par une teinte spéciale sur les plans définitifs de bornage.

Art. 27. Dans le cas où les terrains gagnés sur la mer devant les constructions avoisinant les quais ou qui y sont contiguës ne seraient pas achetés par les propriétaires de ces constructions, et que la Société voudût se rendre acquéreur desdites constructions, celles-ci seront achetées à un prix convenable, et s'il ne s'établit pas d'entente entre les propriétaires et la société, la valeur de ces constructions sera fixée, à dire d'experts, nommés par les parties.

Art. 28. Le concessionnaire ainsi que la Société anonyme qui lui sera substituée devant être ottomans, toutes contestations et tous différends qui surviendraient, soit entre le Gouvernement Impérial et le concessionnaire ou la Société, soit entre le concessionnaire ou la Société et les particuliers, par suite de l'exécution

ou de l'interprétation de la présente Convention et du cahier des charges y annexé, seront déférés aux tribunaux compétents ottomans.

La présente Convention a été signée et échangée en double expédition à Constantinople.

Constantinople, le 7 nov. 1890-6 Reb. II 1308.

TEXTE LIIP.

NOUVEAUX TARIFS.

TARIF I^{er}.

Droits d'amarrage.

Art. 1^{er}. Tout navire à vapeur ou à voiles, mahone ou autre embarcation s'amarrant à quai sera soumis à une taxe d'un franc par tonneau, sur son tonnage registre, applicable à une durée de présence à quai de huit jours⁽¹⁾.

Passé ce délai, la taxe sera élevée de 10 % par tonneau et par jour avec augmentation proportionnelle pour chaque nouveau jour de stationnement.

Art. 2. Toutefois, pour tout navire à vapeur ou à voiles⁽²⁾ — à l'exclusion des mahones, qui sont soumises au traitement indiqué à l'art. 3 — faisant des opérations de marchandises, la taxe d'un franc sera réduite comme suit, sans préjudice de l'augmentation proportionnelle, en cas de prolongation de séjour :

- Fr. 0,10 pour les navires et mahones chargés à plein de charbon ;
- „ 0,10 pour les navires chargés à plein de céréales, de bois ou matériaux de construction ;
- „ 0,20 pour tous autres navires.

La taxe d'amarrage sur les navires est de 20 centimes ; elle sera réduite à 10 centimes pour les navires qui, ayant acquitté à leur arrivée la taxe de 20 centimes, feraient à leur retour et au cours d'un même voyage, une seconde escale à Constantinople.

La taxe d'amarrage comprend le remorquage pour la mise à quai, s'il est nécessaire, et dans tous les cas au départ.

Art. 3. Pour les mahones et embarcations en provenance ou à destination de navires au large, et pour celles accostant le quai en vérification, la taxe d'amarrage sera perçue sur les marchandises contenues dans ces instruments de transport, savoir :

(1) Le délai de huit jours est applicable aux navires qui, une première fois amarrés à quai, le quittent accidentellement et en dehors de leur itinéraire, pour y revenir avant l'expiration de ce délai, qui n'excèdera pas huit jours en y comprenant l'absence du quai entre les deux séjours. En ce cas, le second remorquage, au départ, restera à la charge du navire.

(2) Sera considéré comme navire, toute mahone chargée directement au lieu d'embarquement, en dehors des limites du port et, comme telle, soumise à la taxe de fr. 0,20 ou fr. 0,10 suivant les cas prévus à l'art. 2.

1^o Les marchandises embarquées ou débarquées d'un navire au large et faisant usage du quai : 10 % en sus de la taxe qui leur est applicable en vertu du Tarif VI.

2^o Les marchandises accostant le quai pour vérification douanière : 30 % de la taxe fixée au Tarif VI.

(Il est bien entendu que la vérification douanière doit être accomplie, en temps normal, dans les 24 heures.)

Cette taxe sera réduite de moitié dans le cas où les opérations de quai n'auront pu être accomplies dans les 24 heures.

3^o Les marchandises exemptes de taxe d'embarquement et de débarquement au Tarif VI : Ps. 3 par tonne, si elles font usage du quai pour embarquer ou débarquer ; Ps. 2 si elle accostent seulement à quai pour vérification.

Art. 4. Les dispositions de l'art. 3 ne sont applicables ni aux marchandises en transbordement ou transit, ni aux charbons.

TARIF II.

Voyageurs débarquant des navires accostés à quai ou s'y embarquant.

1 ^{re} classe, par voyageur	Ps. 5
2 ^{me} " "	" 3
3 ^{me} " "	" 0,50.

Sont exemptés des droits de quai les voyageurs venant des échelles en deçà des Dardanelles et de l'entrée du Bosphore (côté de la Mer Noire) ; les enfants au-dessous de 10 ans, ainsi que les militaires voyageant isolément ou en corps, en temps de paix comme en temps de guerre.

Les voyageurs payeront directement les droits de quai à la Société concessionnaire, à moins que celle-ci n'arrive à une entente avec les Compagnies de Navigation pour que lesdits droits soient ajoutés aux prix de passage.

Les objets particuliers que les voyageurs portent avec eux seront exemptés de tous droits de débarquement et d'embarquement.

TARIF III.

Titres, espèces et objets de valeur.

Les colis contenant des groupes de monnaies d'or ou d'argent ou des titres seront soumis à la taxation suivante :

1^o Pour les valeurs jusqu'à £T5000 il sera perçu 1/10 par mille.

2^o Pour les valeurs de £T5000 à £T10,000, il sera perçu Ps. 50 (taxe fixe) plus 1/2 pour 10,000 sur l'excédent au-delà de £T5000.

3° Pour les valeurs supérieures à £T10,000, il sera payé Ps. 75 (taxe fixe) plus 1/4 pour 10,000 sur l'excédent au delà de £T10,000; le tout avec un minimum de perception de Ps. 2 par colis.

Quant aux colis contenant de la bijouterie, des pierres précieuses, des fils d'or pur, des lingots d'or ou d'argent, des objets travaillés en ces deux métaux, du mercure, du platine, il y aura la même taxation que ci-dessus avec un minimum de perception de Ps. 5 par colis.

Les colis postaux, autres que ceux contenant des objets de valeur, payeront P. 1 par chaque colis postal.

TARIF IV.

Voitures et matériel roulant.

Embarquement et débarquement.

Voitures à 2 ou à 4 roues à une banquette . . . Ps. 35

Voitures à 2 ou à 4 roues à deux banquettes . . . Ps. 50

Les tombereaux, camions, brouettes, etc., seront taxés au poids comme matériel de carrosserie.

TARIF V.

Chevaux, bestiaux, volailles et œufs.

A. Embarquement et débarquement.

	Manutention comprise.	Ps.
Chevaux, mulets, bœufs et vaches . . .		10 par tête
„ par troupe de 10 au moins . . .		5 „
Ânes, poulains et veaux . . .		5 „
„ „ „ par troupe de 20 . . .		2,50 „
„ „ „ au-dessus de 20 . . .		2 „
Porcs, moutons, chèvres et agneaux . . .		2 „
Porcs, moutons, chèvres et agneaux, par groupe de 10 à 20 . . .		1 „
Porcs, moutons, chèvres et agneaux, par groupe de 20 à 100 . . .		5 paras
Porcs, moutons, chèvres et agneaux, au-dessus de 100 . . .		4 „

B. Manutention non comprise.

	Ps.
Volailles vivantes	3 par cage
Œufs	3 par colis

Sont exemptés les animaux appartenant en propre à l'État

TARIF VI.

Embarquement et débarquement de marchandises.

(par tonne de 1000 kilogrammes.)

	Piastres		Piastres
Acajou (bois d')	16,50	Bleu d'outre-mer et d'azur	16,50
Acide sulfurique	9	Bois de charpente	6,50
Aciers et fers pour construction	9	Bois ouvrés (sculptés)	28
Aciers en caisses et autres	22	Bois de menuiserie	16,50
Aiguilles	44,50	Bois de teinture	11
Alcools	22	Bois de valeur	44,50
Allumettes	22	Boissons spiritueuses en barils	28
Alpistes	11	Boissons spiritueuses en bout	44,50
Amadou	16,50	Boltes	28
Amidon	16,50	Bonbonnes vides	11
Arbres fruitiers	22	Bonneterie	44,50
Ardoises	11	Bouchons	33,50
Ambré brut et ouvré	55,50	Bougies	22
Alun	9	Bourre de soie	33,50
Argile	2	Bouteilles vides	11
Armes et articles de chasse	33,50	Boyaux secs et salés	28
Arômes	55,50	Briques étrangères et du pays	6,50
Articles de photographie	44,50	Briques réfractaires	6,50
Asphalte	9	Bronze	22
Avoine	9	Brosses et pinceaux	28
Bâches	33,50	Brouettes	28
Baguettes	28	Buis	11
Balais	9	Cadres	28
Balances	33,50	Café	33,50
Barques	11	Cailloux	3,50
Barriques vides	3,50	Caïques	5,50
Bas	44,50	Caisses vides et de retour	4,50
Bascules	33,50	Calicots	28
Beurre ordinaire	22	Canapés (meubles)	33,50
Beurre fin	33,50	Caoutchouc brut	44,50
Bicyclettes	55,50	„ ouvré	55,50
Bière en baril	11	Cacao (chocolat)	33,50
Bière en bouteilles	22	Camphre	44,50
Biscuits	22	Cannes	33,50
Bijouterie fausse	44,50	Caractères d'imprimerie	33,50
Bitume	9		
Blés	6,50		

	Piastres		Piastres
Caroubes	11	Coke	3
Carreaux (verres à vitres)	11	Cordes	22
Carrosserie (matériel de)	22	Cornes	9
Cartes à jouer	33,60	Corniches	11
Carton ordinaire	11	Coton brut	22
„ bitumé	16,50	Coton (étoffes de plu-	
Casimir	33,50	sieurs couleurs	33,50
Castor	33,50	Couffes vides	6,50
Caviar noir	44,50	Couleurs en poudre et en	
„ rouge	16,50	morc	11
Ceintures	28	Couleurs à l'huile	16,50
Cendre	1	Couleurs d'aniline et si-	
Céréales non dénommées	6,50	milaires	33,50
Chaises	28	Couteaux (coutellerie)	22
„ tables et meubles		Coutil	33,50
en fer	28	Couvertures de laine	28
Céruse	16,50	Couvertures piquées et	
Chandelles	22	de coton	28
Chanvre brut	22	Crayons	33,50
„ ouvré	33,50	Crépins (articles néces-	
Chapeaux de paille	44,50	saires aux chaussures)	33,50
„ de feutre et de		Cristallerie	28
soie	55,50	Crin animal brut	28
Charcuterie	28	„ „ ouvré	33,50
Charbon de terre	1,50	Cribles	22
Charpente (bois de)	6,50	Cuir bruts	28
Chaussures	44,50	„ ouvrés	33,50
Chaux en sacs	6,50	Cuivre brut	22
Chêne (bois de)	11	„ laminé	28
Chiffons	11	„ ouvré	28
Chaudières	28	Dattes	22
Cigares	55,50	Déchets de cocons et de	
Ciment	6,50	soie	33,50
Cire	33,50	Déchets de coton et de	
Ciseaux (coutellerie)	22	chanvre	9
Clous	16,50	Dégras	22
Cocons	44,50	Denrées coloniales	28
Cochenilles	33,50	Dentelles	44,50
Coffres-forts	28	Dents d'éléphants	55,50
Cognacs (v. boissons spi-		Doublures (étoffes pour)	28
ritueuses)		Draperies	33,50
Colle-forte	22	Drogues	33,50
„ de poisson	16	Duvet	55,50
Conserves en boîtes	33,50	Eaux minérales	11
Confiserie	28		
Consoles dorées	55,50		

	Piastres		Piastres
Ébène	16,50	Frisons de soie	33,50
Écorces pour teinture	22	Fromages	16,50
" " tannerie	9	Fruits secs	11
Écrins	55,50	" confits	33,50
Émeri	6,50	Fumier	4,50
Encres à écrire et d'im-		Fûts vides	3,50
primerie	22		
Éponges	55,50	Galettes de marine	16,50
Escargots	11	Galoches en caoutchouc	33,50
Épicerie	28	Ganterie en peau et en	
Essences	55,50	soie	55,50
" de térébenthine	22	Garance	16,50
Étain en verges	28	Glace (miroiterie)	22
Étoffes damassées en laine	33,50	Glace et neige	6,50
" de coton	28	Gomme adragante	33,50
" indigènes en coton	28	Goudron	11
" de laine	33,50	Graines de coton	9
" de soie	55,50	" de vers à soie	55,30
		" jaunes	11
Faiences	16,50	Graines non dénommées	9
Farines et semoules	10		
Fer blanc	16,50	Helva	22
" ouvré	22	Herbes médicinales	
Fers bruts	10	Horlogerie fine	22,50
" en morceaux, plaques		" ordinaire	22
et barres	12	Huile d'olives	16,50
" non dénommés	11	" de lin	22
" fondus	16,50	" de sésame	22
" ouverts	22	" de poisson	22
Fibres végétales pour		" de ricin	22
brosses	22	" (autres)	22
Ficelles	22		
Figues sèches	11	Indigo	44,50
Fils de coton	28	Instruments de chirurgie	
Fils de fer	22	et d'optique	55,50
" de laine	33,50	Instruments de musique	55,50
" de lin	33,50		
" dorés et argentés	33,50	Jouets	28
Flanelles	33,50		
Fleurs artificielles	55,50	Laine brute	22
Foutre (ketché)	22	Laiton ouvré	28
Fez	33,50	" en feuilles	28
Foin et crin végétal	6,50	Lampes et lampisterie	22
Fontes	16,50	Lard	28
Foulards	55,50	Légumes conservés en	
Fourrures	44,50	sacs	11

	Piastres		Piastres
Légumes conservés en		Opium	65,50
boîtes	33,50	Orges	6,50
Librairie (objets de)	33,50	Os	9
Liège	28	Paillassons	11
Lingerie confectionnée	44,50	Paille	6,50
Limes	22	Paniers vides	16,50
Lits en fer	22	Papier d'emballage	11
Livres	33,50	Papiers fins	22
Machines à coudre	28	Papiers de verre et	
„ à écrire	55,50	d'éméri	16,50
„ non dénommées		Papiers ordinaires	16,50
et pompes	22	Papiers à cigarettes	22
Madapolam	28	Papiers peints	22
Madriers	6,50	Parafine et cérésine	22
Mais	9	Parapluies	44,50
Marbre brut	8	Parfumerie	28
Maroquinerie	44,50	Passenterie	44,50
Mélasse	11	Pastourma	28
Métaux bruts autres que		Pâtes alimentaires	16,50
ceux indiqués dans le		Pavés	3,50
présent tarif	33,50	Peaux brutes	28
Métaux travaillés, id.	44,50	„ ouvrées	44,50
Meubles neufs	33,50	Pelles en fer	11
Meules	9	Pépins	22
Miel	22	Pétrole	11
Millet	9	Pierres à chaux	3,50
Minerais	9	„ de maçonnerie	3,50
Miroirs (miroiterie)	22	„ de taille	5,50
Mohairs		„ lithographiques	16,50
Mouchoirs	33,50	Pinceaux (à brosses)	28
Mousseline	33,50	Piqué (éttoffe dite piqué)	28
Moutarde		Planches pour construc-	
Naphtes	11	tion	6,50
Nattes	11	Planches (autres)	11
Neige et glace	6,50	Plantes	22
Noix sèches	11	Plâtre en sacs	6,50
„ de coco	16,50	„ du pays	6,50
„ de galls	28	Plomb en saumons	16,50
Noisettes	11	Plomb ouvré	16,50
Noyaux	22	Plumes pour parures	55,50
Noyer (bois de)	11	Plumes en fer	44,50
Olives	11	„ en bois (kalem)	22
Ombrelles	44,50	Poêles en faïence	16,50
		Pointes	16,50
		Poissons salés	11

	Piastres		Piastres
Poix	9	Sorties de bains	33,50
Poivre	22	Soude	11
Pommes de terre	5,50	Soufre	11
Pompes et machines non dénomées	22	Spiritueux non dénommés (v. boissons spiritueuses)	
Porcelaines	16,50	Stéarine	22
Potasse	16,50	Sucre	16,50
Poteries ordinaires	11	Suif	16,50
Pouzzolane	5,50	Sulfates en barils	11
Prélarts	33,50		
Produits et spécialités pharmaceutiques	44,50	Tabacs en feuilles	28
		„ manufacturés	43,50
Quincaillerie	22	Tables (meubles)	33,50
		Tableaux	55,50
Rails	9	Talc	9
Raisins secs	11	Tamis	44,50
Raki	22	Tapis	33,50
Rapes	22	Terre glaise	3,50
Rasoirs	28	Tissus élastiques	55,50
Résines	9	Thé	33,50
Rhums (v. boissons spiri- tueuses)		Thym	22
Riz	16,50	Toiles de coton	28
Rubans en soie	55,50	„ de lin	44,50
„ autres	33,50	„ cirées	28
		„ d'emballage	16,50
Sable	3,50	„ à voiles	16,50
Sacs vides neufs	16,50	Tôles noires	11
Salep	23	„ galvanisées et on- dulées	16,50
Sangsues	44,50	Tuiles étrangères	6,50
Sardines en barils	9	Tuiles du pays	6,50
Satinette	33,50	Tumbéki	28
Savons ordinaires	16,50	Tuyaux en cuivre	28
„ parfumés	22	„ en poterie	9
Seigle	6,50		
Sel	9	Vallonnées	16,50
Sel ammoniac	22	Velours de coton	33,50
Sellerie (objets de)	44,50	„ de soie	55,50
Semoules (v. farines)	10	Vesces	6,50
Serrures	22	Vêtements confectionnés	44,50
Sésames (graines de)	11	Verrerie	16,50
Soie grège	55,50	Verres de table (v. ver- rerie)	16,50
Soies de porc	28	Verres à glace (v. cristal- lerie)	28
Soieries	55,50		
Son	6,50		

	Piastres		Piastres
Vernis en flacons ou es-		Vins en fûts . . .	. 22
tagnons . . . . .	. 22	„ du pays et de	
Verroterie . . . . .	. 22	l'Archipel . . . . .	. 22
Viandes salées . . . . .	. 28	Vis à bois . . . . .	. 22
Vieux cuirs . . . . .	. 22		
Vieux fers . . . . .	. 6,50	Zinc en feuilles . . .	. 16,50
Vinaigre . . . . .	. 11	„ saumons . . . . .	. 16,50
Vins en bouteilles . . .	. 28		

Poids supérieur à 1500 ou 3000 kilogrammes.

Les taxes du présent tarif ne sont pas applicables aux masses indivisibles pesant plus de 1500 kilogrammes; pour toute masse indivisible pesant de 1500 à 3000 kilogrammes, le présent tarif sera doublé.

La Société ne pourra être tenue d'embarquer ou de débarquer des masses indivisibles pesant plus de 3000 kilogrammes et nécessitant l'emploi d'un matériel spécial. Si elle prend sur elle ces opérations, les frais et conditions seront déterminés de gré à gré par les deux parties.

Exemptions.

Seront exemptés du droit d'embarquement et de débarquement: tous légumes frais, oranges et citrons, oignons, ails, tous fruits frais, tous poissons frais, bois de chauffage et charbon de bois, les objets particuliers des voyageurs ainsi qu'une quantité de provisions de bouche qu'ils pourront avoir avec eux; toutes provisions de bouche et objets de ménage que tous peuvent emporter avec eux-mêmes, des objets de déménagement à emporter de la ville aux banlieues et vice versa, des objets et provisions de ménage, bois de chauffage et charbon de bois que l'on peut emporter avec soi; de la viande, du pain et du sel destinés à la consommation locale; toutes provisions et objets appartenant à l'État, munitions de guerre, tous bâtiments de guerre et de commerce, munitions et approvisionnements appartenant à la Marine Impériale.

Séjour sur quai.

Les marchandises n'entrant pas en magasin ne pourront séjourner plus de 48 heures sur les quais ou sous les hangars.

Cette disposition est applicable aux marchandises destinées à entrer en ville.

Articles non désignés au tarif.

Les articles qui ne sont pas désignés spécialement ou génériquement dans le présent tarif seront assujettis aux mêmes taxes que ceux qui y sont dénommés et avec lesquels ils ont le plus de similitude en égard à leur valeur, poids et volume.

Colis-mixtes.

Pour les colis mixtes, c'est-à-dire contenant des marchandises tarifées différemment, on s'en tiendra à la déclaration du connaissement jusqu'à preuve du contraire.

Transbordement.

Les marchandises transbordées de bord à bord, sans débarquement à quai, ne seront soumises à aucune taxe.

Transit.

Les marchandises en transit qui, arrivant à Constantinople, seront déposées dans les magasins de la douane, acquitteront, pour entrée et sortie, les droits de débarquement augmentés de moitié.

Les marchandises de transit arrivant directement dans les entrepôts douaniers de la Société en provenance de l'extérieur, pour être réexpédiées, n'auront à acquitter, ni à l'entrée ni à la sortie, aucune taxe d'embarquement ou de débarquement ni de manutention. Elles sont soumises à la taxe de magasinage.

Le charbon de terre, autre que celui livré à la consommation locale, sera traité comme marchandise de transit.

Réexpédition.

Les marchandises ayant acquitté les droits de quai à l'entrée, qui sont ensuite réexpédiées, ne seront soumises, à la sortie, à aucune taxe d'embarquement.

Exportation.

Les marchandises d'exportation, d'origine locale, bénéficieront, à l'embarquement, d'une réduction de 50 % sur les taxes du Tarif VI.

Fractions de poids.

Les droits fixés, au Tarif VI et ceux de manutention, seront perçus sur des fractions indivisibles de 25 kilogrammes.

Manutention.

Pour les frais de manutention à quai et de transport sur les voies ferrées par wagon ou par camion, il sera perçu Ps. 10 par tonne de 1000 kilogrammes de marchandises.

La taxe de manutention comprend les frais d'extraction de la mahonne, de la manipulation sur quai et du transport aux établissements douaniers. (En conséquence, l'art. 5 du tarif des hamals ne pourra désormais être appliqué aux marchandises débarquées à quai.)

La Société aura la faculté d'employer les modes de transport perfectionnés, tels que camions et autres, jusqu'à domicile pour toutes marchandises en provenance ou à destination soit des quais, soit de la douane, mais sans pouvoir appliquer un tarif supérieur à celui déjà arrêté par la douane pour le hamalage et à la condition de ne pas percevoir, dans le cas, la taxe de manutention de Ps. 10 sur toutes marchandises transportées par ses propres moyens et son personnel.

Dispositions spéciales.

Marchandises abandonnées.

En cas d'abandon de marchandises entreposées, la Société procédera au recouvrement de ses taxes dans les conditions et formes prévues par le règlement officiel de la douane.

Débarquement partiel pour reconnaissance.

Les marchandises qui pourraient être partiellement mises à terre pour être réembarquées, par ordre de la Douane, pour vérification, n'auront à acquitter, en sus de la taxe de vérification, qu'une seule taxe de manutention.

Octobre 1899.

TEXTE LIIP

Quais de Haidar-Pacha.

Convention	11 Zilka. 1316-23 mars 1899.
et firman.	20 Zilka. 1316-1 ^{er} avr. 1899 (1).

Entre Son Excellence Zihni Pacha, Ministre du Commerce et des Travaux Publics, agissant au nom du Gouvernement Impérial Ottoman, d'une part;

Et Monsieur Zander, Président du Comité de Direction de la Société du Chemin de fer ottoman d'Anatolie assignant au nom de ladite Société d'autre part;

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le Gouvernement Impérial Ottoman accorde à la Société du Chemin de fer ottoman d'Anatolie la concession de la construction et de l'exploitation :

1^o D'un port et de quais, à Haidar-Pacha, établis conformément aux indications générales du plan A annexé à la présente Convention à la condition que ladite Société exécute (également à ses propres frais, risques et périls) tous les travaux d'agrandissement et de remaniement prévus audit plan, que la création de ce port et des quais rend nécessaire d'introduire à la garde actuelle de Haidar-Pacha.

(1) Le texte du Firman est identique *mutatis mutandis* avec celui de la Convention.

2° De docks, d'entrepôts de douane dans lesquels des marchandises pourront entrer et séjourner sans acquitter les taxes douanières, avec droit pour la Société de délivrer des warrants aux entrepositaires, et de magasins à céréales et autres, de dépôts couverts et à ciel ouvert pour les marchandises de tous genres (articles d'importation et d'exportation de toutes espèces, bois de chauffage et de construction, charbon de bois et de terre, matériaux de construction, etc., etc.).

3° D'élévateurs à céréales, et des autres aménagements et installations ordinaires ou mécaniques, destinées à faciliter toutes opérations d'embarquement et de débarquement des navires et bateaux, de même que le chargement et le déchargement des wagons.

Art. 2. La Concession prendra fin en même temps que celle du Chemin de fer de Haidar-Pacha-Angora.

Art. 3. La Société devra, dans un délai d'un an à partir de la date de la remise du Firman de Concession et l'échange de la présente Convention, présenter au Ministère des Travaux Publics, les plans et projets complets, après études définitives, et conformément aux prescriptions du Cahier des charges.

Le Ministère devra, dans un délai de deux mois à partir de la présentation de ces plans et projets, procéder à un échange d'avis avec l'Amirauté pour le port, et avec la Direction générale des Contributions indirectes pour le bâtiment de la douane, les docks, entrepôts et les magasins.

A partir de l'expiration de ces deux premiers mois, le Ministère devra, pendant un nouveau délai de deux mois, examiner ces plans et projets pour les approuver, selon le cas, tels quels, ou les modifier, s'il y a lieu.

Passé ce délai, la Société pourra considérer ces plans et projets comme approuvés, et commencer les travaux dans les délais fixés à l'art. 4 ci-après.

Art. 4. La Société s'engage à commencer à ses frais, risques et périls, les travaux dans un délai de six mois à partir de la date de l'approbation des plans et projets, et de terminer, dans un délai de trois ans, à partir de cette même date, les travaux indiqués au plan A annexé à la présente Convention.

Elle s'engage, en outre, à exécuter les agrandissements prévus au plan B annexé à la présente Convention, au fur et à mesure que les besoins de l'exploitation et du commerce en démontreront la nécessité. Ces travaux d'agrandissement ne seront exécutés qu'après entente avec le Ministère des Travaux Publics.

Il est bien entendu que les terrains nécessaires à l'exécution de tous les travaux indiqués sur les plans A et B seront expropriés dès à présent.

Les travaux devront être exécutés conformément aux règles de l'art et aux prescriptions du Cahier des charges ci-annexé, ainsi qu'aux plans et projets définitifs qui seront approuvés.

Toutefois, en cas de force majeure, les délais d'exécution seront prolongés d'une durée égale à celle de l'interruption des travaux, à la condition que la Société en avise immédiatement et par écrit, le Ministère des Travaux Publics.

Art. 5. Le Ministère des Travaux Publics contrôlera et surveillera les travaux par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs commissaires, tant durant leur exécution, qu'à l'achèvement des travaux et avant la réception.

Ce contrôle s'appliquera, de même, à l'exploitation et au bon entretien des travaux pendant la durée de la Concession. La Société payera, chaque année, à l'ordre du Ministère des Travaux Publics, et à titre de frais de contrôle et de surveillance, une somme de £T240 payables mensuellement et par douzième, et ce, à partir de la date fixée pour la présentation des projets jusqu'à la fin de la concession.

Art. 6. L'entreprise étant d'utilité publique, des terrains nécessaires à l'établissement du port, des quais, docks, entrepôts, magasins et toutes leurs dépendances, ainsi qu'à la nouvelle douane et à l'extension de la gare et de ses voies, appartenant à des particuliers, à la liste civile ou aux vakoufs, seront pris, conformément à la loi sur l'expropriation, toutes les fois qu'une entente ne pourra pas être établie entre la Société et les propriétaires, ou qui de droit, pour l'achat de ces terrains.

Les terrains vagues appartenant à l'État, pourront être occupés par la Société, à titre définitif ou temporaire, sans que celle-ci ait rien à payer de ce chef.

La Société aura, pendant toute la durée de la concession, la pleine jouissance gratuite et exclusive des parcelles de mer comblées par elle pour l'exécution des travaux prévus à la présente Convention, comme aussi du môle du Chemin de fer et de l'enrochement existant en prolongement de ce dernier, de même que des terrains qu'elle aura expropriés ou qui lui auront été remis en vertu de la présente Convention. Le tout fera gratuitement retour à l'État avec les travaux du port, quais, docks, entrepôts, magasins, et dépendances à l'expiration de la Concession.

Il reste et demeure entendu que, quant aux parcelles conquises sur la mer, et qui ne seront pas utilisées pour les divers établissements du port et de ses dépendances et des voies publiques, elles appartiendront à la Société qui ne pourra pas les vendre et devra les utiliser conformément aux règlements sanitaires.

Il est aussi entendu qu'aucun empiètement ne se produira sur les terrains de l'hôpital et de l'école, sis derrière les quais à construire pour le port, ainsi que sur la place destinée aux exercices de tir de la caserne de Sélimié, et qu'il ne sera fait exclusivement usage de du nouveau quai et des installations qui y seront établies ; la Société ne pourra également faire aucuns travaux dans la zone de 30 mètres qui s'étend à partir de l'échelle de Kavak vers le cimetière anglais.

La Société aura le droit d'extraire gratuitement du fond de la mer, le sable, le gravier, et tous autres matériaux pouvant être utilisés pour les travaux prévus aux plans A et B.

Elle devra, néanmoins, ne faire aucune extraction de ce genre, sur les points que lui interdirait l'Amirauté.

Elle pourra aussi, pour lesdits travaux, ouvrir des sablières, des ballastières et des carrières, toujours gratuitement dans les terrains vagues appartenant à l'État, et situés à l'intérieur d'une zone de 5 kilomètres de large, de chaque côté des lignes constituant son réseau.

Elle ne jouira toutefois de cette faculté que jusqu'à l'achèvement desdits travaux.

Art. 7. A partir de l'époque fixée à la Convention du 28 Redj. 1310, pour le rachat du réseau de la Société du Chemin de fer ottoman d'Anatolie, le Gouvernement Impérial aura le droit à toute époque, jusqu'à la fin de la Concession, de racheter, pour les exploiter directement, le port, les quais, docks, entrepôts, magasins, et leurs dépendances.

Le rachat aura lieu moyennant le paiement à la Société d'une annuité équivalente aux 80 % des recettes brutes moyennes des cinq dernières années.

Cette annuité ne sera, dans aucun cas, inférieure à la somme représentant le service des intérêts et de l'amortissement du capital non encore amorti.

Ce rachat ne pourra avoir lieu que si le Gouvernement Impérial rachète en même temps le réseau entier du Chemin de fer ottoman d'Anatolie, dans les conditions fixées par l'art. 16 de la Convention du 28 Redj. 1340 (3-15 févr. 1308-1893).

Le Gouvernement Impérial assurera à la Société, d'une manière agréée par elle, le paiement régulier du prix de rachat du port, des quais, docks, entrepôts, magasins, dépôts et de leurs dépendances, qui fera l'objet d'une Convention à intervenir entre les parties.

Il sera procédé à la remise du port, des quais, docks, entrepôts, magasins, dépôts et de leurs dépendances au Gouvernement ainsi qu'à l'achat par ce dernier du matériel roulant et mobile, matériaux et approvisionnements existants, conformément à l'art. 12 du Cahier des charges.

Art. 8. Les stipulations du premier alinéa de l'art. 8 et celles de l'art. 28 de la Convention du 28 Redj. 1310 (3-15 févr. 1308-1893), relatives au Chemin de fer, sont applicables dans leur entier à la présente concession.

La Société sera soumise aux droits de timbre pour toutes ses opérations autres que celles pour lesquelles la franchise lui est accordée dans ce même art. 8.

Art. 9. Aussitôt que la Société notifiera au Ministère des Travaux Publics l'achèvement des premiers 500 mètres du brise-

lames et des 300 premiers mètres de quai, le Ministère fera inspecter les travaux exécutés par une Commission technique nommée à cet effet, et procédera à la réception provisoire, s'il y a lieu.

Un an après la réception provisoire, une seconde inspection des travaux sera faite par une commission technique, et, dans le cas où il sera constaté que les travaux ont été exécutés conformément aux règles de l'art et aux prescriptions du Cahier des charges, le Ministère des Travaux Publics prononcera, sur le rapport de la commission, la réception définitive.

Art. 10. Pendant toute la durée de la concession, le port, les quais, docks, entrepôts, magasins et leurs dépendances, ainsi que leur matériel fixe et mobile, seront tenus dans un parfait état d'entretien, et ce, par les soins et aux frais de la Société; faute de quoi, il sera procédé à l'égard de cette dernière, conformément à l'art. 40 du Cahier des charges.

Art. 11. La Société est tenue de se conformer, quant à ce qui concerne la sécurité et la police du port et des voies publiques qu'elle établira, ainsi que le service douanier dans le port et sur les quais de Haidar-Pacha, aux lois et règlements actuellement en vigueur et à promulguer, à l'avenir, dans l'Empire Ottoman.

Le règlement général sur la police des Chemins de fer est applicable sur toutes les parties des quais où circulent les locomotives et les wagons.

Les quais aussi bien que les docks, entrepôts, magasins et dépôts seront soumis aux règlements douaniers.

En outre, afin de prévenir la contrebande dans ces magasins, docks, entrepôts et dépôts, la surveillance douanière s'exercera non seulement dans ces magasins, docks, entrepôts et dépôts, mais elle s'étendra encore aux quais; toutes les opérations de déchargement des navires étrangers se trouvant dans le port, ainsi que les opérations d'embarquement à faire à quai, seront d'abord soumises à la vérification douanière et au contrôle de la police, et ce n'est qu'après l'accomplissement de ces formalités, que les marchandises sortiront de la douane; toute contravention à ces prescriptions devra être rigoureusement empêchée, et, à cet effet, dès le début, il sera établi dans le port la douane un corps de garde. Le service des douanes sera ouvert et fermé aux heures où commence et finit l'acceptation des marchandises par le Chemin de fer, d'accord avec l'Administration des Douanes.

Les règlements intérieurs pour le service des quais, docks, entrepôts et des magasins, seront soumis à l'approbation du Gouvernement Impérial.

Art. 12. La Société percevra des droits conformément aux tarifs ci-annexés, à partir de la réception provisoire de la première section des ouvrages jusqu'à l'expiration de la Concession.

Toutes les opérations d'embarquement et de débarquement à

quai, en douane, aux magasins, aux entrepôts, en mahonnes, ou pontons, les manutentions intérieures à terre dans le périmètre de la concession, chargement et déchargement des wagons, etc., seront exécutés exclusivement par les appareils et le personnel de la Société, ce dernier étant choisi dans les conditions stipulées dans l'art. 15.

Comme les hamals qui seront employés pour les opérations de transport, de chargement et de déchargement à faire en douane, dans le port et sur les quais de Haidar-Pacha auront à effectuer un service commun, il ne seront admis à ce service que s'ils possèdent toute la confiance des deux Administrations de la Douane et de la Société.

Art. 13. Les officiers et militaires des armées de terre et de mer, les gendarmes, les zaptiés, agents de la police, les élèves des écoles militaires, voyageant en corps ou isolément, tant en temps de paix qu'en temps de guerre, ainsi que les valises postales du Gouvernement Impérial, les prisonniers et condamnés, et tout matériel appartenant à l'État jouissent du passage gratuit sur les quais.

Art. 14. A l'expiration de la concession, le Gouvernement Impérial sera substitué à tous les droits de la Société, sur le port, les quais, docks, entrepôts, magasins et toutes leurs dépendances, ainsi que sur le matériel et matériaux, et entrera en jouissance des produits y afférents.

Le port, les quais, docks, entrepôts et toutes leurs dépendances, seront remis gratuitement et libres de toutes dettes et charges par la Société au Gouvernement Impérial.

Le Gouvernement Impérial rachètera à la Société son matériel roulant et mobile, ses machines et ses approvisionnements, conformément à l'art. 13 du Cahier des charges.

Dans le cas où, après le rachat, le Gouvernement Impérial désirerait charger une Compagnie du service d'exploitation des quais, docks, entrepôts et magasins ensemble ou séparément, la Société concessionnaire jouira de la préférence à conditions égales.

Art. 15. Les employés et agents de la Société porteront le fez et la tenue qui sera fixée et arrêtée par le Gouvernement Impérial. Ils seront, à l'exception des ingénieurs, personnel technique et contre-maîtres, choisis parmi les sujets ottomans et les indigènes.

Art. 16. Les objets d'art et antiquités découverts pendant les travaux seront soumis au règlement régissant la matière ; toutefois, la Société sera dispensée de la formalité de présenter une demande et d'obtenir une autorisation pour les recherches.

Art. 17. Dans le cas où, sans un motif de force majeure dûment constaté, la Société laisserait les travaux inachevés, ou qu'elle aurait interrompu le service du port, des quais, docks, entrepôts et magasins, ou enfin qu'elle n'aurait pas exécuté les autres engagements découlant de la présente Convention, elle sera déchue de ses

droits à la concession, et, dans ce cas, le Gouvernement adoptera les mesures nécessaires pour assurer le service conformément aux indications de l'art. 11 du Cahier des charges.

Les ouvrages, les terrains, le matériel, matériaux et les approvisionnements seront mis aux enchères.

Art. 18. La Société concessionnaire établira encore, à ses frais, les constructions suivantes destinées au service public, savoir :

1^o Un magasin susceptible d'agrandissement destiné au service de la douane d'importation et d'exportation (en dehors du bâtiment de la douane stipulé à l'art. 11) dont l'importance sera fixée, d'un commun accord, entre la Direction Générale des Contributions indirectes et la Société.

2^o Les bureaux nécessaires pour le préposé aux expéditions militaires et pour le service de la police et des passeports à établir en un point du port à fixer après entente avec le Ministère des Travaux Publics, et ceci, indépendamment du corps de garde à établir conformément à l'art. 11 plus haut indiqué.

3^o Les feux de port jugés nécessaires par l'Amirauté, avec un bâtiment annexe.

L'entretien de ces bâtiments et locaux, pendant toute la durée de la concession, sera à la charge de la Société.

Art. 19. La Société a pleine et entière liberté d'action pour abaisser les tarifs, à condition qu'ils soient applicables à tous les expéditeurs, sans distinction et en se conformant aux dispositions de l'art. 14 du Cahier des charges.

Toutefois, il est bien entendu que si des réductions étaient opérées sur la tarification générale ou spéciale en vigueur sur le Chemin de fer ottoman d'Anatolie au moment de l'échange de la présente convention pour une marchandise quelconque, elles devront également être opérées dans la même proportion sur le tarif général du port et quais pour la même marchandise, les frais de magasinage restant exceptés.

Art. 20. La totalité des produits du port, des quais, docks, entrepôts, magasins, élévateurs et de toutes leurs installations et dépendances en général, appartient à la Société, en compensation de ses dépenses de premier établissement, d'exploitation, d'entretien et d'agrandissement éventuel suivant les besoins suffisants du commerce.

Toutefois, à partir de la date de la réception provisoire de la première section des ouvrages, la Société payera à forfait une somme annuelle de £T1500 au Trésor Impérial.

Comme il est à prévoir que les recettes augmenteront au fur et à mesure des prolongements du Chemin de fer, la majoration de cette somme de £T1500, proportionnellement à l'augmentation des recettes sera fixée, à cette époque, d'un commun accord avec la Société.

Art. 21. Comme le prolongement de la ligne d'Anatolie jusqu'à

Scutari est stipulé dans la Convention y relative, si le Gouvernement Impérial, dans le délai de trois mois à partir de la remise du Firman Impérial accordant la construction des port, quais, etc., de Haidar-Pacha, venait à en faire la proposition, et que dans ce même délai une nouvelle convention était intervenue entre les parties et sanctionnée par la promulgation d'un Iradé Impérial, la Société s'engage à abandonner le projet du port de Haidar-Pacha, à prolonger le Chemin de fer jusqu'à Scutari, à construire un quai en longeant la mer, de Haidar-Pacha jusqu'à Chemsipacha, à construire un port à Scutari, ainsi qu'à faire toutes les expropriations nécessaires conformément à la loi.

Art. 22. Pour l'exécution des engagements qu'elle contracte par la présente convention, la Société aura la faculté de former une Société anonyme ottomane qui prendra le titre de : Société du Port de Haidar-Pacha.

De même que la Société du Chemin de fer d'Anatolie, concessionnaire des présents port et quais, est une Société anonyme ottomane, de même la Société anonyme qui pourra être formée pour la Concession desdits port et quais, sera ottomane, et toutes contestations ou différends qui se produiraient soit entre le Gouvernement Impérial et la Société, soit entre la Société et les particuliers, par suite de l'exécution ou de l'interprétation de la présente Convention et du Cahier des charges y annexé, seront déferés aux Tribunaux compétents ottomans.

TEXTE LIII'.

Tarifs.

[Ces Tarifs sont identiques à ceux des quais de Constantinople, sauf les modifications suivantes :

À l'art. 3, par. 3 : le droit sur les marchandises exemptes de la taxe d'embarquement et de débarquement au Tarif VI est réduit de Ps. 5 à Ps. 3 par tonne.

Autres réductions au Tarif VI :

Alpiste, au lieu de Ps. 11, la taxe est réduite à Ps. 4 ; blés, au lieu de Ps. 6,50, la taxe est réduite à Ps. 4 ; céréales non dénommées, de Ps. 6,50, la taxe est réduite à Ps. 4 ; maïs, au lieu de Ps. 9, la taxe est réduite à Ps. 4 ; millet, au lieu de Ps. 9, la taxe est réduite à Ps. 4 ; orges, au lieu de Ps. 6,50, la taxe est réduite à Ps. 4 ; seigle, au lieu de Ps. 6,50, la taxe est réduite à Ps. 4 ; vesces, au lieu de Ps. 6,50, la taxe est réduite à Ps. 4.]

TEXTE LIII^s

Statuts.

[Les statuts de la Société sont identiques avec le modèle du règlement intérieur d'une Société anonyme ottomane (v. Vol. IV) avec les différences suivantes:]

Art. 4. La durée de la Société prendra fin en même temps que celle de la concession du Chemin de fer de Haïdar-Pacha-Angora.

Art. 6. Le fonds social est composé du capital actions ci-après déterminé et des obligations à émettre selon les frais de construction du port. Pour les actions et les obligations à émettre, la Société du Chemin de fer ottoman d'Anatolie a le droit de se porter garant, le droit de priorité des obligations du Chemin de fer ottoman d'Anatolie étant réservé.

Il est bien entendu que ni les recettes du Chemin de fer ottoman d'Anatolie, qui ont été prises par le Gouvernement Impérial pour base du calcul de la garantie kilométrique, ni la part de l'excédent revenant au Gouvernement Impérial, dans le cas où ces recettes dépasseraient les sommes garanties par kilomètre, ne seront nullement affectées du fait de cette garantie.

Le capital actions est fixé à £320,000 ou 6,528,000 marks ou 8,000,000 de francs divisé en 16,000 actions de £20 ou 408 marks ou 500 francs chacune.

Art. 11. 'Les bourses de Constantinople et de Berlin.'

Art. 12. 'Conseil d'Administration composé de 5 à 15 membres.'

Premiers administrateurs: Monsieur K. Schrader, Directeur de Chemins de fer, c.-d. membre du Reichstag allemand, Vice-Président du Conseil d'Administration de la Société du Chemin de fer ottoman d'Anatolie, Berlin.

Monsieur A. Gwinner, Directeur de la Deutsche Bank, Président du Conseil d'Administration de la Société du Chemin de fer ottoman d'Anatolie, Berlin.

Monsieur le Conseiller de Commerce Steinthal, Directeur de la Deutsche Bank, membre du Conseil d'Administration, etc., Berlin.

Monsieur le Conseiller intime Dr. K. Zander, Directeur Général de la Société, etc., Constantinople.

Monsieur F. Huguenin, Directeur Général, adjoint de la Société, etc., Constantinople.

Art. 24. 'Dans le courant des six premiers mois.'

Art. 25. '30 actions;' '100 voix.'

Art. 36. En vertu d'une résolution de l'assemblée générale du 19 mars 1902, la portée de l'art. 36 est ainsi fixée:

(a) Sur les bénéfices nets annuels reçoivent :

- 1° Le fonds de réserve 5 % ;
- 2° Les actions la somme nécessaire pour le paiement d'un intérêt jusqu'à concurrence de 5 % sur le montant versé.

(b) Sur l'excédent reçoivent :

- 1° Les administrateurs 5 % ;
- 2° Les actionnaires le solde de 95 %, à titre de dividende.

Dans le cas où et en tant que la répartition en sera jugée opportune par l'assemblée générale. Il est bien entendu qu'en cas de distribution d'un dividende, dépassant les 5 % d'intérêts mentionnés ci-haut, ce dividende sera réparti entre toutes les actions, y compris les actions dont le capital versé aurait été remboursé en vertu de l'art. 37.

Art. 39. ' 5 % par action.'

TITRE LIII^B

QUAIS DE BEYROUTH

La concession a été accordée par Firman du 19 juin 1887 à Monsieur Moutran qui a formé une Société anonyme ottomane le 20 juin 1888 avec un capital de cinq millions de francs porté en 1895 à sept millions. Les travaux commencés en 1889 ont été achevés en 1892.

Par convention passée en 1890 avec la Direction générale des Douanes ottomanes, la Compagnie s'est chargée pour la durée de sa concession des opérations de manutention et de magasinage de toutes les marchandises passant par la douane, en percevant les tarifs fixés, contre une redevance fixe annuelle de £T200.

La concession prorogée par Iradé du 25 juillet 1892 expire le 19 juin 1986.

TARIF DU PORT DE BEYROUTH

TEXTE LIII^C.

DROITS DE PORT SUR LES NAVIRES.

1° Droits d'ancrage ou de bouée :

(a) Sur navires à vapeur et voiliers pontés, par tonneau turc de jauge, 10 paras pour trois jours francs de relâche aux navires à vapeur, et huit jours francs de relâche aux voiliers.

Au delà, le droit sera perçu de nouveau dans les mêmes conditions.

(b) Sur caboteurs indigènes, jaugeant en moyenne huit tonneaux turcs chacun, par tonneau de jauge, 2 paras; les autres conditions restant les mêmes.

(c) Sur mahones, allèges (jaugeant en moyenne 3 à 4 tonnes) résidant dans le port, par mois et par tonne Ps. 2 20 paras.

(d) Sur barques résidant dans le port, par mois et par mètres de longueur entre l'étrave et l'étambot Ps. 2 20 paras.

2° Droits d'amarrage à quai :

Sur navires à vapeur et voiliers pontés :

Pour six heures d'amarrage et au-dessous, Ps. 25 ;

Pour chaque heure en plus, Ps. 5.

Sur caboteurs :

Pour six heures d'amarrage et au-dessous, Ps. 10 ;

Pour chaque heure en plus, Ps. 2.

Sur mahones et allèges :

Pour six heures d'amarrage et au-dessous, Ps. 5 ;

Pour chaque heure en plus, P. 1.

Sur barques :

Pour six heures d'amarrage et au-dessous, Ps. 2 20 paras ;

Pour chaque heure en plus, 20 paras.

Les canots, caïques de voyageurs et autres, d'un tirant d'eau inférieur à 0^m,50 centimètres, ne seront soumis à aucun droit d'amarrage, dans les parties du port qui seront désignées pour leur stationnement.

Les navires cherchant refuge pendant la tempête ne seront soumis à aucun droit, à condition de ne faire usage ni de bouées, ni des bornes ou organes d'amarre et de se retirer aussitôt le mauvais temps passé.

Pour les droits de bouée ou d'amarrage à quai, le tonnage des navires sera calculé d'après les règles en usage dans le port de Constantinople.

3° Droits de quai ou d'échelle et droits de manutention sur les marchandises à l'embarquement et au débarquement, sur les marchandises tarifées au poids et sur toutes les marchandises devant payer les taxes de la manutention, les droits seront perçus par fraction indivisible de 50 kilos, tout colis ou toute fraction inférieure à 50 kilos payant comme pour 50 kilos.

Articles.	Droits de quai.			Droits de manutention.		
	Unités d'application.	Pa.	Paras.	Par 100 kilos. !		
				Pa.	Paras.	Observations.
Bitumes	—v.	a s p	h a l	t e s	—	
Blanc de zinc	les 100 kil.	1	30	1	30	
Blé	"	—	30	—	30	
Bœufs	la tête	3	—	—	—	
Bœufs abattus	"	1	5	—	—	
Bœufs viande	les 100 kil.	1	—	—	—	
Bois de buis, de noyer et autres de menuiserie	"	—	30	1	—	
Bois de teinture, résineux ou de campêche	"	—	15	1	—	
Bois de charpente, équarri ou en grume	—tarif	spécial	—	1	—	
Bois de charonnage	les 100 kil.	—	15	1	—	
Bois de carrosserie ouvré	"	2	—	1	—	
Bois à brûler	—grat	—	—	—	—	
Bois de campêche	—v. bois	d e t	e i n	t u r	e	
Boîtes en carton	le mille	3	—	1	30	
Bonneterie	—v.	m e r	c e r	i e s	—	
Bouchons	le sac ou panier	2	—	2	—	
Bougies	les 100 kil.	3	—	1	30	
Boulgour	"	1	15	1	—	
Boutargue	"	9	—	2	—	
Bourre de soie	"	5	10	1	30	
Bouteilles vides	"	—	30	1	30	
Bourellerie	"	8	—	3	—	
Brai	le baril	2	—	2	—	
Briques colorées	le mille	10	—	1	30	
" étrangères	"	5	—	—	—	
" indigènes	"	2	—	—	—	
Briquettes	—v. char	b o n	d e t	e r r	e	
Broderies	—v. merceries	—	—	3	—	
Brosses	le grand colis	3	—	2	30	
"	le petit colis	2	—	2	30	
Brouettes	la pièce	—	30	1	30	
Café	le sac	1	—	1	—	
Caisnes vides ordinaires	la pièce	—	4	1	30	
" contenant un demi quintal	le cent	2	30	1	30	
Caisnes contenant 6 sacs	"	1	10	1	30	
" " 2 sacs	"	—	30	1	30	
Canevas	les 100 kil.	1	30	1	—	
Cannes à sucre	"	—	30	—	—	
Caractères d'imprimerie	"	2	—	2	—	
Caroubes	"	—	15	1	30	
Carton brut	"	1	30	1	30	
Caviar noir	"	6	—	3	—	
" rouge	"	1	30	3	—	
Cédrats en vrac	les 100 pièces	1	—	1	—	
Cendres	le sac	—	15	—	—	
Ceps de vigne	la botte	—	10	1	—	

Articles.	Droits de quai.			Droits de manutention.		
	Unités d'application.	Ps.	Paras.	Par 100 kilos.		Observations.
				Ps.	Paras.	
Céréales autres que celles spécialement désignées	les 100 kil.	—	10	—	—	
„ de tamis . . .	le colis	2	—	1	—	
„ de barils . . .	la botte	—	5	1	—	
„ en fer . . .	les 100 kil.	—	25	1	—	
„ cruse . . .	1	1	20	1	20	
„ haïses ordinaires . . .	la douz.	2	—	1	—	
„ fines . . .	„	3	—	2	20	
„ chanvre . . .	les 100 kil.	1	30	1	20	
„ chapellerie . . .	—v. merceries—	—	—	3	20	
„ charbon pour consommation locale	—gratit—	—	—	—	—	
„ charbon de terre, entrée .	la tonne	2	—	—	—	
„ „ sortie . . .	„	—	20	—	—	
„ en briquettes, entrée .	„	3	—	—	—	
„ „ sortie . . .	„	—	30	—	—	
„ chariots . . .	la pièce	2	—	1	20	
„ chausures . . .	—v. merceries—	—	—	2	20	
„ chaux et chaux grasse	les 100 kil.	—	8	—	—	
„ „ hydraulique . . .	„	—	10	1	—	
„ chevaux . . .	la tête	5	—	—	—	
„ chèvres . . .	„	—	5	—	—	
„ chiffons . . .	les 100 kil.	—	15	1	—	
„ chrôme . . .	la tonne	1	20	1	20	
„ cigares . . .	les 100 kil.	8	—	3	20	
„ ciment . . .	„	—	15	1	—	
„ cirage . . .	„	2	10	1	20	
„ hire . . .	„	2	25	1	20	
„ nitrons ordinaires . . .	le mille	1	10	—	30	
„ „ indigènes pour consommation locale .	—gratit—	—	—	—	30	
„ nitrons en caisses . . .	la caisse	1	20	1	—	
„ flous . . .	les 100 kil.	—	30	1	20	
„ coloniaux non dénommés . . .	„	2	—	1	20	
„ cochenille . . .	la caisse	1	—	2	20	
„ cocons . . .	les 100 kil.	4	20	2	—	
„ coffres-forts . . .	la pièce	6	—	3	20	
„ coings . . .	la couffe	—	20	2	20	
„ colle forte de cordonnier	les 100 kil.	1	20	1	—	
„ „ de menuisier . . .	„	1	20	1	—	
„ comestibles . . .	le colis	1	15	2	—	
„ „ pour usage des navires . . .	—gratit—	—	—	—	—	
„ confectons . . .	—v. merceries—	—	—	3	—	
„ confitures de figues . . .	les 100 kil.	1	—	2	20	
„ confiseries . . .	„	2	—	2	20	
„ conserves de tomates . . .	„	1	20	1	20	
„ conserves étrangères . . .	—v. comestibles—	—	—	2	—	
„ coquillages . . .	le panier	—	20	1	—	
„ corassan . . .	les 100 kil.	—	8	—	—	
„ corbeilles de Trieste . . .	la douz.	1	—	2	20	

Articles.	Droits de qual.			Droits de manutention.		
	Unités d'application.	Pa.	Paras.	Par 100 kilos.		
				Pa.	Paras.	Observations.
Corbeilles du pays . . .	la douz.	—	10	2	20	
„ grandes . . .	la pièce	—	2	2	20	
Cordes et cordages . . .	les 100 kil.	1	30	1	20	
Cornes	„	—	8	—	—	
Cotons bruts	„	1	10	1	20	
„ filés	„	1	20	1	20	
Couffes vides du pays . . .	la pièce	—	2	1	20	
Couleurs en barils	le baril	3	—	2	—	
„ en barriquauts	le barriquaut	—	10	2	—	
Courroies	les 100 kil.	3	—	2	—	
Coussins en paille	la pièce	—	10	1	20	
Couvertures ordinaires . . .	le colis	2	—	1	20	
Craie	les 100 kil.	—	30	1	20	
„ ordinaire en poudre . . .	„	—	15	1	20	
Crin végétal	le colis	2	—	2	—	
Cristaux, glaces, verrote- ries :						
en grandes caisses	la grande caisse	4	—	2	—	
en petites caisses	la petite caisse	2	—	2	—	
Cuir bruts	les 100 kil.	1	20	1	20	
„ ouvrés	„	3	—	2	—	
„ en morceaux ordi- naires	„	1	20	1	20	
Cuivres bruts en feuilles . .	„	—	30	1	20	
„ ouvrés	„	2	20	2	—	
Dalles assorties	—v. mollo	ns d'	app	are	il—	
Dames-jeannes vides :						
grandes pièces	la grande pièce	—	10	3	—	
petites pièces	la petite pièce	—	5	3	—	
Dattes	les 100 kil.	—	15	1	20	
Dictame	le sac	2	—	1	—	
Draps	—v. manufactu	res de l	aine—	2	20	
Drogueries, médicaments et produits chimiques . . .	le grand colis	4	—	3	20	
	le colis moyen	3	—	3	20	
	le petit colis	2	—	3	20	
Eau de fleur d'oranger . . .	les 100 kil.	1	—	2	20	
Eau minérale en bouteilles	les 2 douz. de bouteilles	1	—	2	—	
„ de verjus	les 100 kil.	1	10	1	20	
„ de vie	„	2	—	3	—	
Écorces de chêne	„	—	12	1	20	
„ de noyer	„	2	10	1	20	
„ de sapin	„	—	15	1	20	
Effets et approvisionne- ments de soldats, gen- darmes, agents de police	—gra	tis	—	2	—	
Effets de voyageurs	—gra	tis	—	2	—	
Emeri	la tonne	1	—	1	20	

Articles.	Droits de quai.			Droits de manutention.		
	Unités d'application.	Pa.	Paras.	Par 100 kilos.		Observations.
				Pa.	Paras.	
Encens	les 100 kil.	2	—	2	—	
Épices	le colis	1	—	1	20	
Éponges	la caisse	1	—	4	—	
Escabeaux, tabourets	la douz.	—	10	1	—	
Essence de rose	la caisse	1	—	5	—	
„ de térébenthine	le baril	2	—	2	—	
Etain en saumon	les 100 kil.	1	20	1	20	
„ ouvré	„	4	—	2	20	
Étoupes	—v. ch anvre	—	—	2	—	
Galence	le colis	1	20	2	—	
Farines	les 100 kil.	—	30	1	—	
Fers en barres, en feuilles, et en tôles	„	—	25	—	30	
Fers ouvrés, en pièces non montées	„	1	10	1	20	
Fer-blanc	la caisse	1	10	—	30	
Fer galvanisé	les 100 kil.	—	30	—	30	
Ferronnerie	—v. fers ouv r é s	—	—	—	—	
Ferrailles	les 100 kil.	—	8	—	30	
Ferrements	„	1	20	1	20	
Feuilles d'arbres résineux	„	—	15	1	—	
Foutres	—v. manufactu res del aine	—	—	2	—	
Fèves	les 100 kil.	—	10	1	—	
Fax	—v. manufactu res del aine	—	—	2	20	
Ficelles	les 100 kil.	2	10	1	20	
Figues, refus pour distillation	„	—	25	1	—	
Figues, en sac et en boîte	„	—	30	1	—	en sac, en boîte.
Fil de chanvre	„	2	25	1	20	
„ de cordonnier	„	2	25	2	20	
„ de laiton	„	3	30	1	20	
Forges brutes	„	—	10	—	30	
Forges ouvrées ou en pièces non montées	„	—	20	1	20	
Grain	„	—	15	1	—	
Gourmures	le touloum	—	20	5	—	
Fromages	les 100 kil.	—	30	1	—	
Grisons	—v. me rceries	—	—	3	20	
Fruits frais	les 100 kil.	—	30	2	20	
„ secs	„	1	30	2	—	
Grains vides	—v. b a r i l s	—	—	—	—	
Graines	les 100 kil.	1	10	1	—	
„ sauvages	„	—	10	1	—	
Galoches en caoutchouc	les 100 paires	2	—	3	—	
Genièvres	la douz.	—	20	1	—	
Grasses	—v. c r i s t a u x	—	—	—	—	
Gomme adragante	les 100 kil.	3	—	1	20	
„ mastic	„	3	—	3	—	

Articles	Droits de quai.			Droits de manutention.		
	Unités d'application.	Pa.	Paras.	Par 100 kilos.		
				Pa.	Paras.	Observations
Goudron	le baril	2	—	1	—	
Graines de chanvre	les 100 kil.	—	10	1	20	
Graines de coton	la tonne	2	—	1	20	
„ de courges	les 100 kil.	1	—	1	20	
„ de pastèques	„	1	—	1	20	
„ jaunes	le sac	1	20	1	20	
„ de garances	les 100 kil.	4	20	1	20	
„ de pavots	„	—	15	1	20	
„ de moutarde	„	—	15	1	20	
„ d'oignons	„	—	15	1	20	
„ de lin	„	—	15	1	20	
„ oléagineuses non dénommées	„	1	10	—	—	
Graines de vers à soie	le kil.	—	30	5	—	
Griottes	la couffe	—	20	2	—	
Groups		—	gratis			
Habits confectionnés	—v. mer	cer	ies	—		
Halva au moût de raisin	les 100 kil.	2	20	1	—	
„ au sucre	„	3	—	1	—	
Harengs	—v. poissons salés			1	20	
Haricots	les 100 kil.	1	20	1	20	
„ indigènes	„	—	30	1	20	
Harnais pour charrette	„	4	20	2	—	
Henné	„	1	20	2	—	
Horlogerie	la grande caisse	4	—	5	—	
„	la caisse moyenne	3	—	5	—	
„	la petite caisse	2	—	5	—	
Huches	la pièce	—	20	1	20	
Huile d'anis	le colis	7	—	1	20	
„ d'olives	les 100 kil.	1	5	1	20	
„ de sésame	„	1	10	1	20	
Huiles autres	„	1	10	1	20	
Images	—v. papiers de luxe			4	—	
Imprimés	—v. registres			2	20	
Indigo	la caisse	4	—	3	—	
Instruments de physique et de chirurgie	les 100 kil.	8	—	3	20	instruments de physique, instruments de chirurgie
				5	—	
Instruments de musique	—v. merceries			5	—	
Instruments aratoires	les 100 kil.	1	—	2	20	
Jarres de Roumélie et de Marseille	capacité de 8 quintaux et au-dessus	2	—	2	—	
„ „	capacité de 6 à 8 quintaux	1	20	2	—	
„ „	capacité de 5 à 6 quintaux	1	—	2	—	

Articles.	Droits de quai.			Droits de manutention.		
	Unités d'application.	Pa.	Paras.	Par 100 kilos.		
				Pa.	Paras.	Observations.
Jarres de Roumélie et de Marseille	capacité de 4 à 5 quintaux	—	30	2	—	
" "	capacité de 3 à 4 quintaux	—	20	2	—	
" "	capacité de 2 à 3 quintaux	—	10	2	—	
" "	capacité de 1 à 2 quintaux et au-dessous la botte	—	5	2	—	
Jones	la botte	—	1	3	—	
Jouets	la grande caisse	4	—	3	20	
"	la caisse moyenne	3	—	3	20	
"	la petite caisse	2	—	3	20	
Laine { brute	les 100 kil.	1	30	1	—	
	" filée	2	10	2	20	
	" usée	1	—	1	—	
Lait	le colis	—	20	2	—	
" caillé	les 100 kil.	1	20	1	—	
Laiton	"	—	30	2	—	
Légumes frais pour consommation locale ou pour export.	"	—	30	1	20	
Légumes frais et secs	"	1	20	1	20	
Lentilles	"	1	20	1	—	
Lièges	le colis	2	—	2	20	
Limaçons	le panier	—	20	1	20	
Lin filé	les 100 kil.	2	10	1	20	
Lingerie confectionnée	—v. merceries					
Lingerie	—v. merceries					
Liqueurs en bouteilles	—v. merceries					
Litharge	la douz. de bouteilles	2	—	3	—	
"	les 100 kil.	—	30	1	—	
Livres	la grande caisse	4	—	2	20	
"	la caisse moyenne	3	—	2	20	
"	la petite caisse	2	—	2	20	
Lokums (rahat)	les 100 kil.	3	—	2	20	
Lupins	"	—	20	1	—	
Machines à coudre à pied	la pièce	4	—	3	—	
Machines à coudre à la main	"	2	—	3	—	
Machines à couper le tabac	"	2	—	3	—	
" autres	les 100 kil.	3	—	3	—	
Mais	"	—	10	1	20	
Malles neuves vides	la pièce	1	—	3	—	
Matériaux de construction	—v. matériaux et pierres					
Manufactures ou tissus de coton	les 100 kil.	1	30	1	—	

Articles.	Droits de quai.			Droits de manutention.		
	Unités d'application.	Fr.	Paras.	Par 100 kilos.		
				Fr.	Paras.	Observations.
Manufactures laine, lainages, feutres . . .	les 100 kil.	2	25	1	—	
Manufactures lin, chanvre, mixtes, etc. . .	"	2	25	1	—	
Marbres bruts ou sciés . .	"	—	4	—	—	
" ouvrés, sculptés	"	—	10	1	20	
pour constructions . .	"	—	10	1	20	
Merceries (articles de Paris, bonneterie, broderies, chapeaux, chaussures, frisons, confections, habits confectionnés de lingerie, articles de mode, parapluies, rubans, passementerie) . . .	la grande caisse	4	—	3	20	
	la caisse moyenne	3	—	3	20	
	la petite caisse	2	—	3	20	
Melons pour consommation locale . . .	— g r a t i s	—	—	2	20	
Mesures de céréales . . .	la pièce	—	5	1	20	
Maroquins . . .	les 100 kil.	5	—	2	20	
Meubles, tableaux, objets d'art . . .	la caisse ou colis	5	—	3	20	
Meules . . .	la pièce	6	—	1	20	
" en morceaux . . .	"	—	10	1	20	
Miel . . .	les 100 kil.	2	10	1	20	
Minium . . .	"	1	20	1	20	
Minerais non dénommés	la tonne	1	—	—	—	
Miroiteries . . .	—v. bim bel o t e r i e	—	—	—	—	
Moellons et pavés d'appareil, dalles et tuf dit pierre d'éponge . . .	les 100 kil.	—	2	—	—	
Modes, articles de . . .	—v. m e r c e r i e s	—	—	—	—	
Montres ordinaires . . .	le colis	1	—	5	—	
" fines . . .	"	5	—	5	—	
Morue . . .	la caisse	2	—	1	20	
Motif de raisin . . .	les 100 kil.	1	20	1	20	
Moutons . . .	la tête	—	5	—	—	
Mulets . . .	"	5	—	—	—	
Munitions, approvisionnements de guerre et militaires . . .	— g r a t i s	—	—	—	—	
Natron liquide . . .	les 100 kil.	—	30	1	20	
" en poudre . . .	le colis	2	—	1	20	
Nattes ordinaires . . .	les 100 kil.	1	20	2	—	
Neige . . .	"	2	—	2	20	
Noyaux d'olives . . .	la tonne	1	—	1	20	
" d'abricots . . .	—v. graines oléagineuses non dénommées	—	—	1	20	
Ocre jaune et rouge . . .	les 100 kil.	—	8	1	20	

Articles.	Droits de quai.			Droits de manutention.		
	Unités d'application.	Ps.	Paras.	Par 100 kilos.		Observations.
				Pa.	Paras.	
Œufs	le mille	1	—	1	20	
Oignons	les 100 kil.	—	15	1	20	
Olives	—	—	30	1	20	
Opium	a. de 80 tohékia	8	—	3	20	
Or filé	le colis	5	—	4	—	
Oranges en vrac	le mille	2	20	—	—	
„ indigènes pour consommation locale		—	gratis			
Oranges en caisse	la caisse	2	—	1	—	
Orge	les 100 kil.	—	10	—	30	
Os	„	—	8	—	—	
Paillasons	„	4	—	2	20	
Paille (pour chaise)	„	—	10	1	20	
Paille de chanvre pour constructions	„	—	20	1	—	
Panier du pays	la grande pièce	—	1	2	20	
„ „ „	la petite pièce	—	2	2	20	
„ à lest	colis de 2 douz.	—	20	2	20	
„ de Trieste	la douz.	—	20	2	20	
Papiers d'emballage	les 100 kil.	—	30	1	—	
„ finis, papeterie de luxe et images	la balle	4	—	4	—	papier fin, images, papeterie de luxe.
„ „ „	„	—	—	2	—	
Papiers autres, peints à cigarettes.	les 100 kil.	2	10	2	—	
Parapluies	—v. merceries	—	—	3	—	
Parfumerie	la caisse	4	—	5	—	
Passementeries	—v. merceries	—	—	—	—	
Pastèques pour consommation locale		—	gratis	3	20	
Pastèques pour exportation	les 100 pastèques	4	—	—	—	
Pâtes et semoules	les 100 kil.	1	20	1	20	pâtes, semoules.
„ d'abricot et analogues	„	2	10	1	—	
Pâtes sésame	„	1	20	1	—	
Peaux de chèvres	„	1	20	1	20	
„ de moutons	„	1	20	1	20	
„ brutes diverses	„	1	30	1	20	
„ ouvrées diverses	„	6	—	1	20	
Peinture brute	„	2	—	1	20	
Pekmez	—v. m o u t d e r a i s i n	—	—	—	—	
Pétrole	les 100 kil.	1	—	—	—	
Pianos	la pièce	10	—	5	—	
Pierre de taille ébauchée	les 100 kil.	—	3	—	—	
Pierre de taille d'appareil, taillée	les 100 kil.	—	5	—	—	
Pistaches amères	les 100 kil.	3	—	1	20	
Planches	tarif spécial	—	—	1	—	

Articles.	Droits de qual.			Droits de manutention.		
	Unités d'application.	Fr.	Paras	Par 100 kilos.		
				Fr.	Paras.	Observations.
Plâtre brut ou en poudre, ou pilé	les 100 kil.	—	9	1	—	
Plomb en saumon	"	—	30	1	20	
" en feuilles, tuyaux ou ouvré	"	1	—	1	20	
Poil de chèvre ordinaire	"	1	—	1	20	
" de chameau	"	1	—	1	20	
Pointes de Paris	"	1	20	1	20	
" de Trieste	"	1	20	1	20	
Pois	—v. légumes secs—			1	—	
Pois chiches				1	20	
Poissons frais pour consommation locale	—gratits—			3	—	
Poissons frais pour être salés	les 100 kil.	1	—	3	—	
Poissons salés, harengs	le grand baril	2	—	1	20	
" " " " " "	le petit baril	1	—	1	20	
Poivres coloniaux non dénommés	les 100 kil.	1	20	1	20	
Pois	"	1	20	1	20	
Pommes de terre	sac ou colis	—	20	1	20	
Porcelaine	la grande caisse	4	—	1	20	
" " " " " "	la petite caisse	2	—	1	20	
Potasse	les 100 kil.	2	—	1	20	
Poteries de Marseille emballées	"	1	—	1	—	
Poterie commune	"	—	10	1	—	
Poutrelles et poutres	tarif spécial	—	—	—	—	
Porc	la tête	5	—	—	—	
Pouzzolane	les 100 kil.	—	15	1	—	
Produits chimiques	—v. drogueries—			—	—	
Provisions pour usage de navires	—gratits—					
Provisions de ménage non dénommées	le colis	2	—	2	—	
Quincaillerie, voitures pour enfants	les 100 kil.	3	—	{ 1 3	20	quincaillerie, voitures pour enfants.
Racine de réglisse	la tonne	3	—	1	20	
Raisins secs noirs et refus pour distillation	les 100 kil.	—	15	1	20	
Raisins rouges pour distillation	"	—	15	1	20	
Raisins autres en sac ou en boîte	"	—	30	1	20	
Registres ou imprimés	"	2	10	{ 2 2	20	registres, imprimés.
Réglisse	la caisse	2	—	2	—	
Résine	les 100 kil.	1	20	1	20	

Articles.	Droits de qual.			Droits de manutention.		
	Unités d'application.	Ps.	Paras.	Par 100 kilos.		
				Ps.	Paras.	Observations.
Riz	le sac	—	30	—	30	
"	le grand gasavi	—	30	—	30	
"	le petit gasavi	—	15	—	30	
Rhum	baril de 100 kil.	2	—	3	—	
Rognures de peau	les 100 kil.	—	15	1	—	
Rubans	—v. merceries	—	—	3	20	
Sable	le caik	5	—	—	—	
Sacs vides vieux de toute espèce	— g r a t i s	—	—	1	—	
Sacs vides neufs de toute espèce	les 100 kil.	1	20	1	—	
Salaisons	le colis	2	—	1	20	
Salep	les 100 kil.	4	20	1	20	
Sangues	la caisse	1	—	4	—	
Savons	les 100 kil.	1	30	1	—	
Savonnerie fine	"	10	—	5	—	
Siccatif	la caisse	2	—	2	—	
Scammonée	"	1	—	1	20	
Seigle	les 100 kil.	—	10	1	—	
Sel	"	—	15	—	30	
Sel ammoniac	"	2	20	1	20	
Sellerie et bourrellerie	"	8	—	2	—	
Selles ordinaires turques	la pièce	—	20	2	—	
Sésame	les 100 kil.	—	30	1	20	
Soieries, tissus de soie	"	5	10	3	20	
Soie et bourre de soie	"	5	10	2	—	
Soma	colis de 100 kil.	1	20	—	—	
Son	le sac ordinaire	—	10	1	—	
Soude	le baril	1	—	1	20	
Soufflet de forge	la pièce	4	—	1	20	
Soufre	les 100 kil.	—	15	1	20	
Spiritueux	"	2	—	3	—	
Storax	"	3	—	1	20	
Sucre	"	1	20	1	—	
Sucre candie	—v. sucre	—	—	1	20	
Sucreries	"	3	30	2	20	
Suif	"	1	20	1	20	
Sulfate de zinc ou cuivre vitriol	"	—	30	2	20	
Sulfate de fer ou coupe-rose	la tonne	2	—	2	—	
Sumac	le colis	1	—	1	20	
Tabac	le ballot	2	—	3	20	
Tableaux et objets d'art	— v. m e u b l e s	—	—	—	—	
Tahen	les 100 kil.	1	20	1	30	
Talc	"	—	15	—	30	
Tamarin	"	—	15	1	20	
Tapis	les 100 kil.	3	30	2	—	
Tamis	le colis	2	—	2	—	

Articles.	Droits de quai.			Droits de manutention.		
	Unités d'application.	Pa.	Paras	Par 100 kilos.		
				Pa.	Paras.	Observations.
Tentes	les 100 kil.	1	50	1	20	
Terrailles	le colis	—	20	1	—	
Terre à falcence	les 100 kil.	—	10	1	—	
Terre de fonte	"	—	8	1	—	
" soufre	"	—	10	1	—	
" Russie	"	—	30	1	—	
" Corassan	"	—	8	1	—	
Thé	"	7	20	3	20	
Tiftik	la balle	3	—	1	20	
Tissus de soie, de laine, de coton, de lin, chanvre et mixtes	—v. soie et manuf.	—	—	1	20	
Tôle	—v. fer en barres et en feuilles	—	—	—	—	
Tubes en fer	les 100 kil.	1	20	1	—	
" cuivre	"	3	30	1	—	
Tuiles étrangères	le mille	5	—	—	—	
" indigènes	"	2	—	—	—	
Tumbeki	le ballot	2	—	2	—	
Tuyaux en terre	les 25 pièces	—	20	1	—	
" pour narguilé	le colis	2	20	1	20	
Vaches	la tête	2	20	—	—	
Vallonnées travaillées, en poudre	les 100 kil.	—	15	1	—	
Vallonnées brutes et refus " (glands de)	"	—	10	1	—	
"	"	—	8	1	—	
Velours	—v. merceries	—	—	4	—	
Vernis	—v. couleurs	—	—	1	20	
Verreries	la caisse	—	20	1	20	
Verres à vitres	"	—	20	1	20	
" concassés	"	—	10	1	20	
" coloriés	"	2	—	1	20	
Verroteries	—v. cristaux	—	—	1	20	
Vesces	les 100 kil.	—	10	1	—	
Vin en fûts	"	1	20	2	—	
" en bouteilles	les 12 bout.	2	20	2	—	
Vinaigre	les 100 kil.	1	—	1	20	
Vitrol	—v. sulfates	—	—	1	20	
Voitures	la pièce	10	—	15	—	
Voitures pour enfants	—v. quin cailler	ie	—	3	—	
Volailles	le colis	2	—	1	—	
Zimbil	le cent	2	20	1	—	
Zinc en saumons	les 100 kil.	3	—	1	20	
" en feuilles et ouvré	"	5	—	1	20	

TITRE LIII^c

QUAIS DE SALONIQUE

Un Iradé du 1^{er} Sef. 1305 (1888) a accordé la concession du port de Salonique à la liste civile, laquelle par convention du 20 juillet 1896 chargea Monsieur E. Bartissol, député français, de sa construction.

Les travaux ont été entrepris par une Société, constituée en 1897 avec un siège à Constantinople, pour un prix à forfait de 6,500,000 francs à payer par la liste civile en quatre versements de 325,000 francs laissant un solde de 5,200,000 francs qui portera intérêt à 5 % et sera amortissable en 20 ans.

En vertu de l'art. 24 de la Convention, la Société peut être tenue, sur la demande de la liste civile, de se charger de l'exploitation du port pour une période de cinq ans dans des conditions fixées par le Cahier des charges.

La question des droits à percevoir a donné lieu à des réclamations de la part des Missions, du commerce local et des Chemins de fer Orientaux ; mais le Tarif a été finalement fixé sur la base du Tarif établi à Smyrne.

La durée de la concession est de 24 ans.

TEXTE LIII^c.

TARIFS.

Les tarifs ci-dessous sont applicables aux marchandises à embarquer et à débarquer sur les môles, quais actuels et déjà existants, situés à Salonique et compris entre la partie occidentale de l'ancienne douane, et les deux terrains dont l'un relevant des Domaines Impériaux, se trouve vis-à-vis de l'artillerie, et l'autre attenant à la Tour Blanche, est entouré de murs.

TARIF I^{er}.

Droits d'amarrage et d'ancrage.

Tous navires à vapeur ou à voiles, à l'exception des barques, mahones et chalands destinés au service de transport dans le port

payeront un droit de six (6) paras par jour et par tonneau de jauge, quand ils sont amarrés aux quais et aux môles, et trois (3) paras par tonneau quand ils sont ancrés dans le port.

Passé le délai de sept (7) jours, y compris les jours d'arrivée et de départ, les droits ci-dessus seront doublés.

Dans le cas où il existerait un service de remorqueurs pour desservir les navires lors de leur entrée dans le port ou à leur sortie, ou des bouées auxquelles les navires seraient attachés lors de leur séjour dans le port, il serait perçu des droits à part pour ces remorqueurs et bouées.

Il ne sera perçu des navires de guerre ottomans ou étrangers aucun droit de bouée, amarre, port et quai.

TARIF II.

Droits d'embarquement et de débarquement des voyageurs au quai.

Voyageurs de I^{re} classe, Ps. 4 ;

Voyageurs de II^{me} classe, Ps. 2 ;

Voyageurs de III^{me} classe, 20 paras.

Les voyageurs venant de Kara-Azmik, Leftehoro, Indjé-Kara, Kara-Bouroun et Kutchuk-Kara-Bouroun ; les enfants âgés de moins de dix (10) ans ; les militaires des armées de terre et de mer, voyageant en corps ou isolément, tant en temps de paix qu'en temps de guerre ; les agents de police, les gendarmes, les zaptiés, les prisonniers et condamnés ainsi que les soldats et officiers des Puissances amies ne seront pas assujettis à ce droit.

Les voyageurs payeront ce droit directement à l'Administration des Quais jusqu'à ce qu'une entente intervienne en vue de l'ajouter aux prix des billets délivrés par les Compagnies des bateaux à vapeur.

TARIF III.

Titres, espèces et objets de valeur.

L'or, l'argent, soit en lingots, soit en monnaie ou travaillés, le mercure, le platine, les objets précieux, ainsi que toutes valeurs payeront un droit de cinq (5) piastres par cinq mille piastres et par fraction indivisible de cinq mille piastres de la valeur déclarée sur le manifeste.

Les colis postaux qui ne contiendraient pas des objets de valeur sont astreints à payer un droit d'une piastre par pièce.

TARIF IV.

Voitures et matériel roulant.

Wagons à voyageurs, Ps. 200 ; wagons à marchandises, Ps. 100 ; wagons pour tramways, Ps. 100 ; voitures d'omnibus, Ps. 50 ;

voitures ordinaires, Ps. 30; tombereaux, Ps. 5; camions, Ps. 2; brouttes, 20 paras.

TARIF V.

Bestiaux, moutons et oiseaux.

Chameaux, chevaux, bœufs, buffles, vaches, mulets, par tête, Ps. 10; porcs, par tête, Ps. 2; volailles vivantes, par cage, Ps. 3; ânes, poulains, veaux, par tête, Ps. 5; moutons, par tête, 10 paras; œufs, le cent, 8 paras.

TARIF VI.

La tonne vaut 1000 kilos.

Taxes—Ps.	Taxes—Ps.
Abats-jours en soie ou autres 45	Anis 9
Acétates 33,50	Antimoine 9
Acide chlorhydrique 9	Antiquités 45
" sulfurique 9	Appareils de chauffage . . . 16,50
Acides autres 33,50	" de chirurgie et de médecine 45
Aciers et autres en caisses 22	Appareils d'éclairage 22
" en lingots pour construction 9	" électriques 33,50
Aiguilles 45	" photographiques 45
Ails 10	Arachides 11
Albâtre 16,50	Arbres fruitiers 22
Albumine 33,50	Ardoises à écrire et autres 11
Alcool 22	Argenterie plaquée et Christofle 44,50
Alizarine 26	Argile 2
Allume-feu 22	" ouvré 33,50
Allumettes 22	Armes 45
Alpistes 11	Arsenic 33,50
Aluminium brut 33	Asphalte 9
" ouvré 44	Articles de bureau 44,50
Alun 9	" de chasse 44,50
Amadou 16,50	" de coiffeurs 28
Amandes d'Inde 33,50	" de dentistes 45
Amarres 22	" de fumeurs 44,50
Ambre 45	" de gymnastique 22
Ambre brut et ouvré 45	" de modes 44,50
Amiante brut 33,50	" de Paris 44,50
" ouvré 44,50	Avoine 6
Amidon 16,50	Bâches 33,50
Ammoniaque 33,50	Baguettes en métal 28
Ananas 33,50	Balais 9
Ancrea 22	Balances 33,50

	Taxes—Fr.		Taxes—Fr.
Balances en fer	11	Bouchons	33,50
Baleines	45	Bougies	22
Bambous	33,50	Bouillie bordelaise	9
Banderolles	27	Boutargue	45
Baryte	13,50	Bourre de soie	33,50
Bas et chaussettes	44,50	Bouteilles vides	11
Bascules	33,50	Boyaux secs et salés	28
Bâtons	33,50	Bretelles et bandoulières	44,50
Bâts ordinaires	30	Briques	6,50
Benjoin	45	„ du pays	2
Benzine	33,50	„ de couleur	8
Beurre fin	33,50	„ réfractaires	6,50
„ ordinaire	22	Broderies fines orientales	45
Bichlorure de mercure	44,50	Brosses	28
Bichromate de potasse et chaux	33,50	Buis	11
Bicyclette	45	Bustes	45
Bière en barils	11	Câbles en fer	22
„ en bouteilles	22	Cacao	33,50
Bijouterie fausse	44,50	Cadenas	22
Billards	33,50	Cadres	28
„ (accessoires)	33,50	Café	33,50
Billes à jouer	28	Cages en bois	28
Bimbeloterie	40	„ en métal	44,50
Biscuits	36	Cailloux	350
Bitume	9	Caisses vides	450
Blanc d'Espagne	16,50	Calicots	28
„ de zinc	16,50	Camphre	44,50
Blé	6,50	Canapés	33,50
Bleu d'azur	16,50	Cannelle	28
Bleu de Paris	16,50	Canevas	28
Bois d'acajou	16,50	Cannes à sucre	9
„ de charpente	6,50	Caoutchouc brut	44,50
„ de chêne	11	„ ouvré	45
„ de menuiserie	16,50	Câpres en barils	11
„ de noyer	11	„ en boîtes ou flacons	33,50
„ ouvrés, sculptés	28	Capsules de chasse	33,50
„ de teinture	11	„ métalliques pour bouteilles	28
„ de valeur	44,50	Capsules de pharmacie	44,50
Boissellerie	28	Caractères d'imprimerie	33,50
Bottes	28	Carbonates	33,50
Bonbonnes vides	28	Caroubes	11
Bonbons	28	Carreaux (vitres)	11
„ de réglisse	44,50	Cartes géographiques	33,50
Borate de soude	33,50	„ à jouer	33,50
Borax	11	Carton ordinaire	11

Taxes—Ps.	Taxes—Ps.
Carton fin pour photogra- phie 44,50	Chromolithographies 33,50
Carton bitumé 16,50	Cierges 33,50
Cartouches vides 16,50	Cigares 45
Casimir 33,50	Ciment 6,50
Casquettes 33,50	Cinabre 33,50
Castor 33,50	Cirage 27
Caviar noir 45	Cire 33,50
„ rouge 18	„ à bouteilles 22
Cédrats 20	„ à cacheter 33,50
Ceintures 28	Ciseaux (coutellerie) 22
Cendres 5	Citrens 10
Ceps de vigne 15	Citrates 33,50
Cercles en bois 16,50	Clefs 22
„ en fer 11	Clichés photographiques 44,50
Céréales non dénommées 6,50	Cloches en verre 16,50
Céruse 16,50	Clous 16,50
Chaines en fer 22	„ en cuivre 28
„ en lait et bronze 28	Coal tar 11
Chaises 30	Cobalt 33
„ ordinaires 25	Cochenille 33,50
Châles 45	Cocons 44,50
Champignons en conserves 28	Coffres-forts 28
Chandelles 22	Cognac en barils 28
Chanvre brut 22	„ en bouteilles 44,50
„ ouvré 33,50	Coings 8
Chapeaux de feutre et soie 45	Coke 3
„ de paille 44,50	Colle-forte 22
Chapelets 22	„ dite 'tchirich' 18
Charbon de terre 1,50	Comestibles 28
Charcuterie 28	Compteurs à gaz et à eau 22
Charrues 22	Confiserie 40
Chasubles 45	Confitures dites 'rétchel' 33
Chaudières 28	Conserves en boîtes 33,50
Chaussures 44,50	„ en barils 11
Chaux ordinaire 4	Consoles dorées 45
„ en sacs 6,50	Coquillages 10
Cheminiées 33	Corail 45
Cheveux pour perruques 33,50	Corbeilles 16,50
Chiffons 11	Cordes 22
Chlorure de chaux 9	„ de musique 45
Chlorures autres 33,50	Cornes 6
Chinoiseries et japon- neries 33,50	Corniches 11
Chocolat 33,50	Cornichons en barils 11
Choucroute 11	„ en boîtes ou flacons 33,50

	Taxes—Ps.		Taxes—Pa.
Cornues en terre . . .	11	Dégradés	22
„ en verre	16,50	Dents d'éléphants . . .	45
Corsets	44,50	Dentelles	44,50
Coton brut	18	Dextrine	16,50
Couffes vides	6,50	Dragées	28
Couleurs à l'huile . . .	16,50	Draperies	33,50
„ d'aniline et ai- milaires	33,50	Drogues	44,50
Couleurs en poudre et morceaux	11	Duvet et plumes pour parures	45
Courroies	33,50	Eau en bouteilles . . .	11
Coussins bourrés . . .	20	„ gazeuse	11
Couteaux	22	„ minérale	11
Coutil	33,50	„ oxygénée	11
Couvertures et autres .	28	„ dentifrice	44,50
„ en laine, pi- qué et coton	28	„ de fleurs d'oranger .	18
Craie en bâtons	16,50	Eau-de-vie en barils .	22
„ brute	9	„ en bouteilles . . .	45
Cravates	44,50	Ébène	16,50
Crayons	33,50	Écorce de noyer . . .	27
Crème de tartre	33,50	„ pour teinture . . .	22
Crépins (articles pour chaussures)	33,50	„ de sapin et de chêne	4,50
Creusets en fonte . . .	16,50	Écrins	45
„ en terre	11	Écrous et saumons . .	22
Cribles	22	Édredon	45
Crin végétal	15	Effets neufs	44,50
Cristallerie	30	„ usés	10
Cruches en terre . . .	11	Émail	45
Cuir bruts	28	Émeri	6,50
„ ouvrés	33,50	Empois	27
Cuivre brut	22	Encens	45
„ laminé	28	„ noir	36
„ ouvré	28	Enclumes	22
Cure-dents	28	Encres à écrire et d'im- primerie	22
Curiosités	45	Enveloppes	22
Dalles en granit . . .	5,50	Épices	28
„ en marbre	8	Épicerie	28
Dattes	22	Épingles	45
Déchets de chanvre . .	9	Éponges	45
„ de cocons et de soie	33,50	Escabeaux	28
Déchets de coton . . .	9	Escarpolettes	22
Décor de théâtre . . .	28	Escargots	11
Décrotteurs en natte .	20	Essence de roses . . .	45
		„ de térébenthine . .	22
		„ de tournesol	33,50

	Taxes—Pa.		Taxes—Pa.
Essieux de voitures	22	Fibres végétales pour	
Estampes	33,50	brosses	22
Étagères	33,50	Ficelles	27
Étain en verge	28	Figues refus pour distil-	
Étoffes de coton	28	lation	6
" pour doublure	28	Figues sèches	11
" damassées en laine	28	Filets de pêche et de	
" de laine	33,50	chasse	33,50
" de soie	45	Fils de coton	28
" et objets de mode	44,50	" de chanvre	27
" de coton de plu-		" de cordonnier	27
sieurs couleurs	33,50	" de cuivre et de laiton	33,50
Étoffes de coton indigènes	26	" dorés et argentés	33,50
Étoupe	22	" de fer	22
Étuis	45	" de laine	33,50
Éventails	45	" de lin	33,50
Extraits tinctoriaux	33,50	Filtres	16,50
Faïences	16,50	Flanelles	33,50
Farine lactée	33,50	Fleurs artificielles	45
" de lin	33,50	" vivantes	22
" pharmaceutique	22	Foie gras	33,50
" de seigle, maïs et		Foin et similaires	6,50
autres	6	Fontes	16,50
Farine de riz	28	Fouets	22
" et farine de riz		Foulards	45
qualité inférieure et		Fourrures	44,50
autres	7	Frisons de soie pour fouets	33,50
Faucilles	22	Fromages	9
Faux	22,50	Fruits	11
Fécule de pomme de terre		" secs	11
et autres	28	" confits	33,50
Fer-blanc	16	Fumier	4,50
" ouvré	22	Fusils de chasse	45
Fers bruts	9	Fûts vides	3,50
" fondus	16,50	Galettes fines	32
" non dénommés	11	" de marin	10
" en morceaux, barres		Galoches en caoutchouc	33,50
et tôles	11	Galvanoplastie	33,50
Ferraille	6,50	Ganterie en peau et en	
Ferronnerie	22	soie	45
Feuilles médicinales	22	Garance	16,50
Feutre (goudronné)	22	Gélatine	22
" (dit ketché)	22	Gelée de tomates	18
Fèves	10	Générateurs	22
Féveroles	4	Genièvre	11
Fez	44,50	Gibier frais	28

	Taxes—Ps.		Taxes—Ps.
Gingembre	28	Horlogerie fine	45
Girofle	28	" ordinaire	30
Glaces	22	Hosties	22
Glands en fil	33,50	Houblon	22
" en soie	45	Huile de colza	22
Globes géographiques	33,50	" de lin	22
Glucose	16,50	" d'olives	16,50
Glycérine	22	" minérale	11
Gomme arabique	33,50	" (extraits d')	45
" adragante	33,50	" de sésame	22
" laque	33,50	" de naphte	20
Goudron	11	" de roses	45
" médicinal en		" de foie de morue	
flacons	33,50	en barils	22
Graines de coton	6	Huile de foie de morue	
" de garance	45	en flacons	44,50
" de chanvre	6	Huiles autres	22
" jaunes	27	Hypophosphate de chaux	33,50
" de lin	9	Images fines	33,50
" de moutarde	9	Images ordinaires	22
" d'oignons	5	Imperméables (vêtements)	44,50
" de pavots	10	Imprimés	22
" de sésames	11	Indiennes	28
" potagères	9	Indigo	44,50
" de vers à soie	45	Instruments agricoles	22
" non dénommées	9	" de musique	45
Graisse	28	" de précision	45
Graphite	9	Ivoire	45
Gravier	3,50	Jambes et membres arti-	
Gravures fines	33,50	ficiels	45
" ordinaires	22	Jambons	28
Grelots	22	Jarres vides	11
Grenailles de plomb, etc.	16,50	Jaunes d'œufs	33,50
Gruau	10	Joncs	22
Gutta-percha	45	Jute brute et ouvrée	22
Gypse	9	Kaolin	14
Gypse de ciment	12	Lainages	33,50
Harengs en barils	11	Laine brute	22
" en boîtes	33,50	" usagée	12
Haricots secs	11	Lait caillé	18
Harmoniums	45	" condensé	33,50
Harnais	45	Laiton et bronze	28
Helva avec du pekmez	27	Lames de sabre	33,50
" " " sucre	36	Lampes et lampisterie	22
Henné	33,50	Lanternes	22
Homards en boîtes	33,50	Lard	28

Taxes—Ps.		Taxes—Ps.	
Légumes conservés en		Mesures de capacité en	
boîtes	33	métal	44,50
Légumes conservés en sacs	11	Métaux bruts non dé-	
Levain	16,50	nommés	20
Liège	28	Métaux ouvrés	44,50
Lie de vin	22	Métaux non raffinés	9
Lignite	1,50	Métier en bois	38
Limes	22	Meubles neufs	33,50
Lingerie confectionnée	44,50	„ usagés	10
Liqueurs	44,50	„ en fer, de jardin	
Lits en bois	28	(banca, chaises et	
„ en fer	22	tables)	28
Litharge	9	Meules à moudre	9
Lithographies	33,50	Meules à moudre (pièces	
Livres	33,50	détachées)	6
Locoums	28	Meules à aiguiser	9
Loupes de noyer et		Miel	22
autres	16,50	„ de réglisse	45
Lulés	22	Millet	6
Lunetterie	45	Minium	16,50
Lustres	22	Miroiterie	22
Machines agricoles	22	Mohairs	33,50
„ à coudre	28	Moleskin	28
„ à écrire	45	Molletons en coton	28
„ non dénommées	22	„ en laine	33,50
Madapolams	28	Morceaux de vitres brisés	7
Madriers	6,50	Mortier à tabac	30
Mais	6	Mouchoirs	33,50
Malles vides en bois	28	Moules en bois	28
„ „ en cuir	33,50	„ en plâtre	11
Manches en bois	16,50	Mousse artificielle	22
Manufactures (coton-		Moutarde	33,50
nades)	22	„ en poudre	33,50
Marbre brut	8	Muscades	28
„ ouvré	33,50	Musc	45
Margarine	28	Musique imprimée	33,50
Maroquinerie	44,50	Nacre brut et ouvré	45
Marpondj	40	Naphtaline	33,50
Mastic de vitrier	22	Naphtes	11
Matelas	22	Narghilés	16,50
Matériel de carrosserie	22	Natron liquide	9
Mèches de coton	28	„ en poudre	12
Mélasse	8	Nattes fines	12
Mercerie	45	„ ordinaires	11
Mesures de capacité en		Neige et glace	6,50
bois	28	Nickel brut	33,50

	Taxes—Ps.		Taxes—Ps.
Nickel ouvré . . .	44,50	Papier peint . . .	22
Nitrate d'argent . . .	33,50	Parafine et cérésine . . .	22
Noir animal . . .	11	Paratonnerres . . .	22
„ de fumée . . .	11	Parfumerie . . .	45
Noisettes sèches . . .	11	Passementerie . . .	44,50
Noix de coco . . .	16,50	Pastourma . . .	28
„ de galle . . .	28	Pâtes alimentaires . . .	16,50
„ de galle brute . . .	12	Pavés . . .	3,50
„ sèches . . .	11	Peaux brutes . . .	28
Noyaux d'olives . . .	1	„ ouvrées . . .	45
Objets d'armement . . .	33,50	„ en morceaux . . .	18
„ d'art . . .	45	„ en menus morceaux . . .	5
„ de collection . . .	45	Peignes . . .	28
„ de librairie . . .	33,50	Pekmez . . .	22
„ de sellerie . . .	44,50	Peintures (couleurs) . . .	33,50
Ocre en barils . . .	9	„ (tableaux) . . .	45
„ fine non en barils . . .	11	Pelles en fer . . .	11
Oignons à fleurs . . .	22	Pépins . . .	22
„ comestibles secs . . .	5,50	Pétrins . . .	30
Olives en barils . . .	11	Pétrole . . .	11
„ en flacons . . .	33,50	Pendules . . .	25
Ombrelles et parapluies . . .	44,50	Perles en verre . . .	22
Opium . . .	45	„ en os . . .	22
Orange . . .	15	Phosphate de chaux . . .	9
Orge . . .	6	Photographies . . .	33,50
„ perlé . . .	16,50	Pianos . . .	45
Orgues . . .	45	Pièces de machine . . .	22
Ornements d'église . . .	33,50	Pierres à chaux . . .	3,50
Os brut . . .	9	„ de maçonnerie . . .	2
„ ouvré . . .	28	„ ponce . . .	16,50
Outils . . .	22	„ de taille . . .	5,50
„ en fer et acier . . .	22	„ lithographiques . . .	16,50
„ en terre . . .	11	Piles électriques . . .	33,50
Oxyde de fer brut . . .	9	Piments noirs et rouges . . .	22
Ozonatine . . .	33,50	Pinceaux . . .	28
Paillassons . . .	11	Pipes en terre . . .	16,50
Paille . . .	4	„ en bois . . .	28
„ de couleur pour chaises . . .	10	„ autres . . .	44,50
Paille fine pour chapeaux . . .	44,50	Piqués (étoffes dites) . . .	28
Paniers vides (zambil) . . .	6,50	Planches pour construction . . .	6,50
Papier d'emballage . . .	11	Planches autres . . .	11
„ fin . . .	22	Plantes . . .	22
„ d'émeri . . .	16,50	Plaques en fer . . .	11
„ ordinaire . . .	16,50	„ de photographie . . .	44,50
„ à cigarettes . . .	22	Plateaux en métaux or- dinares . . .	44,50

	Taxes—Ps.		Taxes—Ps.
Plateaux en bois . . .	28	Raifort en racines . . .	11
Plâtre en sacs . . .	5	Rails	9
„ du pays	10	Raisins secs	11
Plombagine	16,50	Raki fait avec des fleurs .	45
Plomb en saumons . . .	16,50	Rasoirs	28
„ ouvré	20	Raziané (sorte de riz) . . .	15
Plumeaux	28	Registres	27
Plumes en bois (kalem) .	22	Réglisse	22
„ en fer	44,50	Résine	9
„ stylographiques . . .	45	„ de mastic en larmes	33,50
Poêles en faïence . . .	16,50	„ de pin	9
„ en fonte	16,50	Ressorts de montres . . .	45
Poils d'animaux bruts . .	28	„ de voitures	22
„ „ ouvrés	33,50	Rhubarbe en feuilles . . .	22
Poids en fonte	16,50	„ préparée	33,50
„ en bronze	22	Rhum en barils	28
Pois secs et petits-pois .	11	„ en bouteilles	45
„ en conserve en boîtes	33,50	Rivets en fer et écrous . .	22
Poissons salés	11	Riz	16,50
„ en conserve en		Robinets en bois	28
boîtes	33,50	„ en cuivre et en	
Poissons frais à saler . .	6	bronze	28
Pommes de terre	6	Rouennerie	44,50
Pompes	22	Roues en fer et en bois . .	22
Porcelaines	16,50	Rubans en soie	45
Potasse	9	„ autres	33,50
Poterie ordinaire	11	Sable	3,50
Poudre à nettoyer	33,50	Sabots garnis	44,50
„ insecticide	33,50	Sacs ordinaires	12
„ de riz ordinaire	16	„ vides neufs	16,50
„ de tuile, de chaux		Salep	45
et sable (khorassan) . . .	3	Salaisons	28
Poulies en bois	28	Salicilate de soude	33,50
„ en métal	44,50	Salsepareille en feuille . .	22
Poutrelles en fer	11	„ préparée	44
Poutres en bois	6,50	Samovars	28
Pouzzolane	5,50	Sangues	44,50
Prélards	33,50	Sardines en barils	9
Presses à copier	33,50	„ à l'huile en boîtes	33,50
Produits chimiques	33,50	Satinettes	33,50
„ et spécialités		Sauces	28
pharmaceutiques	44,50	Saucissons	28
Provisions	28	Savons ordinaires	16,50
Quincaillerie	36	„ noirs	16,50
Racines médicinales . . .	22	„ parfumés	22
Raifort en poudre	33,50	Scies	22

	Taxes—Pa.		Taxes—Pa.
Seigles	5	Terres soufrées	3
Sel	6	„ russes	9
„ anglais	33,50	„ glaises	3,50
„ ammoniacque	22	„ végétales	3,50
Semoules	10	„ de fondeur	2,50
Serrures	22	„ aurifères et argen- tifères	9
Sésames	11	Thé	45
Siccatifs	22	Thym	22
Sirops	28	Tissus élastiques	45
Soie grège	45	„ imperméables	44,50
Soie de porc	28	Toiles de coton	28
Soieries	45	„ cirées	28
Sommiers	33,50	„ d'emballage	16,50
Son	5	„ goudronnées	33,50
Sonnettes	22	„ de lin	44,50
„ électriques	33,50	„ ordinaires	28
Sorties de bains	33,50	„ peintes	45
Soude	11	„ pour peinture	45
„ canstique	11	„ à voiles	16,50
Soufflets	22	„ métalliques	22
Soufre	11	Tôles galvanisées et on- dulées	16,50
Souliers	44,50	Torches	9
Spiritueux en bouteilles	44,50	Travaux en coquillages	28
„ non dénommés en barils	28	Trépieds en bois	16,50
Stéarine	22	Tresses de paille pour chapeaux	44,50
Stockfishs	11	Tripoli (eau à nettoyer)	33,50
Stores	33,50	Tuiles étrangères	6,50
Sucre	12	„ du pays	5
Suif	16,50	Tumbéki	28
Sulfate de quinine	44,50	Tuyaux en cuivre	28
„ de fer	4	„ en fer	28
„ autres en barils	22	„ en plomb	16,50
Sumac	9	„ en poterie	9
Tabacs en feuilles	28	Ustensiles de ménage et de cuisine	22
„ manufacturés	44,50	Valériane	30
Tables	33,50	Vallonnée travaillée et en poudre	5
Tableaux	22	Vallonnée brute et de refus	3
Talc	9	„ (glands de)	1,50
Tamis	44	Veilleuses	22
Tapioca	16	Velours de soie	45
Tapis	45	„ de coton	33,50
„ de coco	22		
Tcheureks (brioches de Pâques)	16,50		
Térébenthine	22		

	Taxes—Ps.		Taxes—Ps.
Vermicelle	16,50	Viandes conservées en	
Vernis en flacons ou esta-		boîtes	33,50
gnons	22	Viandes de bœuf	13,50
Verjus	18	Vieux cuivre	22
Verrerie fine	28	„ fer	6,50
„ ordinaire et ver-		Vinaigre	11
roterie	16,50	Vins en bouteilles	28
Vesces	6,50	„ en fûts	22
Vêtements confectionnés .	44,50	Vis à bois	22
„ usagés	10	Vitres de couleur	20
Viandes salées	28	Voitures d'enfants	28
„ fumées	28	Zinc en feuilles	16,50
		„ en saumons	16,50

Art. 1^{er}. Les frais d'embarquement et de débarquement ne sont pas compris dans ces tarifs. Ils sont à la charge des expéditeurs et des destinataires.

Art. 2. Les droits indiqués au Tarif VI portent sur les marchandises ayant un poids inférieur à mille cinq cents (1500) kilos. Ils seront doublés pour les marchandises indivisibles qui dépassent mille cinq cents (1500) kilos.

Art. 3. Les droits prévus par le même tarif sont applicables aux colis indivisibles d'un poids ne dépassant pas cinquante (50) kilos. Les colis ayant un poids moindre sont passibles d'un droit égal. En tout cas le minimum du droit à percevoir ne sera pas inférieur à une (1) piastre.

Art. 4. Pour les marchandises non dénommées dans ces tarifs, on tiendra compte dans la perception des droits *ad hoc*, de leurs poids, prix et volume, tout en ayant soin d'établir une analogie entre elles et les marchandises déjà tarifées.

Art. 5. Les marchandises non emmagasinées ne séjourneront pas plus de quarante-huit (48) heures sur les quais. Ce délai passé, elles seront soumises à un droit de cinq (5) piastres par jour et par tonne.

Art. 6. Dans le cas où les marchandises empêcheraient la circulation, l'Administration a le droit de les faire ranger, ou si elle le juge nécessaire, de les faire enlever, sans bénéfice du délai accordé ci-dessus, dans les douze (12) heures, après en avoir averti les propriétaires qui auront à en supporter toutes les conséquences et tous les frais.

Art. 7. L'Administration aura le droit de percevoir dans les conditions indiquées au règlement douanier les taxes qui lui reviennent sur les objets laissés en douane.

Art. 8. Le para sera considéré comme la quarantième partie d'une piastre et la piastre, la centième partie de la livre turque, dans l'application des droits.

Art. 9. Les marchandises considérées par la douane comme destinées à transiter payeront à leur entrée les droits dans leur intégralité. Ces droits seront réduits de moitié lorsqu'il s'agira de marchandises à exporter.

Art. 10. Les provisions et les munitions envoyées par les Départements compétents ottomans et les effets des militaires sont exempts de droit ainsi que les envois de la liste civile, les valises postales et les effets appartenant aux officiers et soldats des Puissances amies.

TARIF VII.

Droits de magasinage et hangars à construire.

Conformément à l'art. 2 du Cahier des charges, les hangars à construire sur les quais et à l'entrée du port seront affectés à l'entreposage des articles de commerce à embarquer ou à débarquer. Les droits de magasinage et le loyer de ces hangars feront partie des recettes du port.

Les hangars construits seront utilisés comme suit :

1° Ils pourront être loués dans leur totalité aux particuliers, aux Compagnies de bateaux à vapeur ou à l'Administration douanière ;

2° Ils pourront être loués partiellement aussi, à condition d'être séparés par des cloisons intérieures ;

3° Ils peuvent servir de dépôt, moyennant un certain droit, aux articles de commerce.

Dans le cas où les hangars seraient loués totalement ou partiellement dans les conditions prévues par les alinéas 1 et 2, le loyer annuel d'un hangar entier sera de dix mille (10,000) francs. Si ces hangars sont partiellement loués, les locataires payeront par an et par mètre carré dix francs comme loyer. Le minimum de location partielle est de trois cents mètres carrés.

Au cas où les hangars en question seraient affectés à recevoir les articles de commerce, selon l'alinéa 3, on doit se conformer à la teneur des articles suivants :

Art. 1^{er}. Les marchandises d'un poids de mille kilos (une tonne) sont passibles d'un droit de vingt piastres (20) par mois.

Art. 2. Dans les droits de magasinage ne sont pas compris les frais de transport, d'arrimage et de désarrimage qui sont à la charge des entrepositaires. Les marchandises reçues aux hangars seront déposées aux points indiqués par les agents de la Société du Port de Salonique.

Art. 3. Le délai fixé à un mois par l'art. 1^{er} comprend aussi les jours d'entrée et de sortie des marchandises.

Art. 4. Les colis isolés dont le poids sera inférieur à cinq cents (500) kilos payeront un droit de magasinage égal à celui des colis pesant cinq cents (500) kilos.

Art. 5. Les entrepositaires doivent s'adresser par écrit à la Société pour faire recevoir leurs marchandises dans les hangars ou pour les en retirer.

On commencera la perception des droits entiers dès l'admission aux hangars des premiers colis portés sur la feuille de déclaration. Quant aux droits des marchandises que les entrepositaires réclameraient aux hangars, par une même déclaration, ils seront perçus également entiers jusqu'à la sortie des derniers colis.

Art. 6. Les droits de magasinage doivent être payés avant la restitution des colis à leurs entrepositaires et il ne leur sera pas permis de retirer les marchandises avant le paiement intégral de ces droits.

Art. 7. L'Administration des Quais délivrera un reçu pour les marchandises déposées aux hangars en percevant le droit usuel du Timbre. Aucune autre taxe ne sera exigée pour la livraison de ce reçu.

Ce reçu indiquera :

- 1° Le jour d'entrée des marchandises aux hangars ;
- 2° Le numéro d'ordre de livraison ;
- 3° Le nom de l'entrepositaire ;
- 4° Les marques, numéros, espèces des colis entreposés ;
- 5° La nature des marchandises contenues dans ces colis ;
- 6° Le poids des colis indiqué par les entrepositaires (l'Administration a le droit de vérifier ce poids).

Le reçu délivré par l'Administration des Quais aux entrepositaires devra être restitué à l'Administration au moment où les colis seront retirés.

Art. 8. Personne n'a le droit de visiter les colis, de les ouvrir ou d'y prendre des échantillons avant d'exhiber le reçu délivré par l'Administration des quais, lors de la réception des colis aux hangars, ou une autorisation écrite émanant de l'entrepositaire.

Art. 9. Les entrepositaires ont le droit de retirer leurs colis des hangars en partie quand ils le voudront. Dans ce cas, les droits de magasinage seront réduits à la proportion des colis restants.

Art. 10. Les colis ne sont livrables à une tierce personne qu'avec un ordre de livraison émanant de l'entrepositaire et mentionnant l'acceptation de celle-ci.

Les droits de magasinage qui affecteraient ces colis jusqu'à cette date seront à la charge des anciens propriétaires et devront être payés en entier au moment de la transmission des colis.

Art. 11. Les entrepositaires devront notifier par écrit les matières dangereuses par leur nature, inflammables ou susceptibles d'explosion, à l'Administration des Quais, qui a le droit d'accepter ou de refuser ces matières.

Art. 12. L'Administration des Quais n'est pas responsable de la perte ou de l'avarie des colis entreposés tant que celles-ci ne

proviennent pas du fait de ses agents. Elle ne répond pas non plus de la perte par écoulement des liquides et de toute différence de poids provenant du mauvais état des colis. Elle se réserve d'ailleurs le droit d'accepter ou de refuser les colis mal conditionnés.

Art. 13. Les colis reçus aux hangars s'y trouvant aux frais, risques et périls de leurs propriétaires, l'assurance contre l'incendie de ces colis est à la charge des entrepositaires intéressés.

Art. 14. Dans le cas où les prix estimés des colis que leurs entrepositaires n'auraient pas réclamés au bout d'un an ne pourraient couvrir les frais de magasinage, l'Administration des Quais se réserve le droit de vendre ces colis par voie d'adjudication, sans aucune mise en demeure et de rentrer en possession des droits qui lui sont dus.

Les entrepositaires ne peuvent soulever aucune réclamation de ce chef.

Art. 15. Des modifications peuvent être apportées à ces tarifs, si le besoin s'en fait sentir, à condition d'être sanctionnées par un Iradé Impérial.

TITRE LIII^D

QUAIS DE SMYRNE

La concession a été accordée par convention du 27 novembre 1867 à MM. Charnaud, Barker et Guarracino; une société constituée le 9 janvier 1868 céda ses droits à MM. Dussaud frères, entrepreneurs des travaux. Les travaux commencés en 1868 ont été achevés en 1875 et étendus en 1880. Des négociations pour la cession des quais à la liste civile n'ayant pas abouti, une société anonyme française fut constituée le 31 mai 1891 pour exploiter la concession contre paiement à M. Dussaud de 3,500,000 francs et 7000 actions. Le capital de la société est de 7,500,000 francs.

La concession prorogée le 18 mai 1891 expire le 31 décembre 1952.

NOUVEAU TARIF DU QUAÏ DE SMYRNE

TEXTE LIIT^o.

Tarif sanctionné par Iradé en date du 20 Ram. 1300
(19 juillet 1883).

Articles.	Quantité.	Ps.	Paras.
Acides	le quintal	—	20
Acier	”	1	20
Agneaux	la tête	—	10
Ail	les 100 bottes	1	—
Alcool	les 80 ok. net	2	—
Alizaris ou garance	le quintal	—	20
Allumettes	la caisse	1	20
Alpistes	le kilé	—	3
Alun	le quintal	—	10
Amidon	”	1	20
Anes	la tête	5	—
Anis	le quintal	1	20
Antimoine	la tonne	2	—
Arbres	la pièce	—	10
Argentierie plaquée	le colis	3	—
Argentierie fine	”	5	—
Armes	le quintal	2	20
Articles de bureau	”	2	20
” de Paris (v. merceries)	—	—	—
Avoines	le kilé	—	3
Baches ou prélaris	le quintal	1	—
Balais à la main ordinaires	le 100	1	—
” à paille emmanchés	”	2	20
” crin fin	”	5	—
Balances avec poids	le quintal	2	—
Banderolles (v. imprimés)	”	1	20
Barils vides moyens et petits	la pièce	—	5
” grands	”	—	10
Baryte	le quintal	—	30
Bascules	la pièce	2	—
Beurre étranger	le quintal	2	—
” indigène	”	1	—

Articles.	Quantité.	Ps.	Paras.
Bière	le gr. baril	2	—
„	le petit baril	1	—
„ en bouteilles	les 2 douz.	1	20
„ „ „	les 2 douz. demi- bout.	—	30
Bijouterie ordinaire	la caisse	1	—
„ fine	„	5	—
Biscuits	le quintal	—	20
„ fins	„	2	—
„ pour usage de navires	gratis	—	—
Blanc de zinc	le quintal	1	—
Blé	le kilé	—	8/40
Bœufs	la tête	5	—
„ abattus	„	1	20
„ viande	le quintal	—	30
Bois de buis, de noyer et autres de menuiserie	„	—	20
Bois de teinture ou résineux	„	—	10
„ de charpente	tarif spécial	—	—
„ à brûler	gratis	—	—
Bois de campêche (v. bois de teinture)	„	—	—
Boîtes en carton	le mille	3	—
Bonnets (v. merceries)	—	—	—
Bouchons	le colis	2	—
Bougies	le quintal	2	—
Boutargue	„	6	—
Bouteilles vides	le colis	—	20
Brai	le baril	2	—
Briques colorées	le mille	10	—
„ étrangères	„	3	—
„ indigènes	„	3	—
Broderies (v. merceries)	—	—	—
Brosses	le g. colis	3	—
„	le p. colis	2	—
Brouettes	la pièce	—	20
Café	le sac	1	—
Caisnes vides ordinaires	la pièce	—	5
„ contenant 1/2 quintal	le cent.	2	20
„ contenant 6 ok	„	1	10
„ contenant 2 ok	„	—	20
Canevas	le quintal	1	—
Cannes à sucre	„	—	20
Caractères d'imprimerie	„	1	20

Articles.	Quantité.	Pa.	Paras.
Caroubes	le quintal	—	10
Carton	”	1	—
Caviar noir	”	4	—
Caviar rouge	”	1	—
Cédrats en vrac	les 100 pièces	1	—
Cendres	le sac	—	20
Ceps de vigne	la botte	—	10
Céréales autres que celles spécialement désignées	le kilé	—	3
Cercles de tamis	le colis	2	—
” de barils	la botte	—	5
” en fer	le quintal	—	15
Céruse	”	1	—
Chaises ordinaires	la douz.	2	—
” fines	”	3	—
Chanvre	le quintal	1	—
Chapeaux (v. merceries)	—	—	—
Charbon de bois pour consom- mation locale	gratis	—	—
Charbon de terre, entrée	la tonne	2	—
” ” sortie	”	—	20
Chariots	la pièce	5	—
Chaussures (v. merceries)	—	—	—
Chaux et chaux grasse	le quintal	—	5
Chaux hydraulique	le sac	—	5
Chevaux	la tête	10	—
Chèvres	”	—	10
Chiffons	le quintal	—	10
Chrôme	la tonne	1	20
Cigares	le quintal	5	—
Ciment	”	—	10
Cirage	”	1	20
Cire	”	1	20
Citrons en vrac	le mille	2	20
Citrons indigènes pour con- sommation locale	gratis	—	—
Citrons en caisse	la caisse	1	20
Clous	le quintal	—	20
Cochenille	la caisse	1	—
Cocons	le quintal	3	—
Coffres-forts	la pièce	6	—
Coings	la couffe	—	20
Colle forte de cordonnier	le quintal	1	—
Colle forte de menuisier	”	1	—

Articles.	Quantité.	Pa.	Para.
Comestibles	le colis	2	—
Comestibles pour usage de navires	gratis	—	—
Confitures de figues	le quintal	—	30
Conserves de tomate	”	1	—
Coquillages	le panier	—	20
Corassan	le quintal	—	5
Corbeilles de Trieste	la douz.	—	20
” du pays	”	—	10
” grandes	la pièce	—	2
Cordages	le quintal	1	—
Cornes	”	—	5
Cotons	”	1	—
Cotons filés	”	1	—
Couffes vides du pays	la pièce	—	2
Couleurs en baril	le baril	3	—
” ” barriquaut	le barriquaut	—	10
Courroies	le quintal	2	—
Coussins en paille	la pièce	—	10
Couvertures ordinaires	le colis	2	—
Craie	le quintal	—	20
Craie ordinaire ou en poudre	”	—	10
Crin végétal	le colis	2	—
Cristaux	la g. caisse	4	—
”	la p. caisse	2	—
Cuir brut	le quintal	1	—
” ouvrés	”	2	—
Cuir en morceaux ordinaires	”	1	—
Cuivre	”	—	20
Dalles assorties (v. pierres)	—	—	—
Dames-jeannes vides	la g. pièce	—	10
”	la p. pièce	—	5
Dictame	le sac	2	—
Draps, lainage (v. manufactures laine)			
Drogueries	grand colis	4	—
”	moyen ”	3	—
”	petit ”	2	—
Eau de fleur d'oranger	le quintal	1	—
Eau minérale en bouteilles	les 2 douz.	1	—
Eau de verjus	le quintal	1	—
Eau-de-vie	les 8c ocques	2	—
Écorces de chêne	le quintal	—	10
” de noyer	”	1	—

Articles.	Quantité.	Pa.	Paras.
Écorces de sapin	le quintal	—	10
Effets de soldat	gratis	—	—
„ de voyageurs	„	—	—
Emeril	la tonne	1	—
Encens	la quintal	1	20
Épices	le colis	1	—
Éponges	la caisse	1	—
Escabeaux, tabourets	la douz.	—	10
Essence de roses	la caisse	1	—
„ de térébenthine	le baril	2	—
Étain	le quintal	1	—
Étoupes (v. chanvre)	—	—	—
Faïences	le colis	1	20
Farine	le sac	—	25
Fers	le quintal	—	15
Fer-blanc	la caisse	1	20
Fer-galvanisé	le quintal	—	20
Ferrailles	„	—	5
Ferremets	„	1	—
Feuilles d'arbres résineux	„	—	10
Futres (v. manufactures. — Laine)			
Fèves	le kilé	—	3
Fez (v. manufactures. — Laine)	—	—	—
Ficelles	le quintal	1	20
Figues en sacs et en boîtes	„	—	20
„ refus pour distillation	„	—	15
Fil de chanvre	„	1	20
„ de cordonniers	„	1	20
„ de laiton	„	2	20
Foin	„	—	10
Fourrures	le tulum	—	20
Fromages	le quintal	—	20
Fruits frais	la couffe	—	20
Fruits secs	le quintal	1	—
Galles	le sac de 60 ok.	1	—
Galles sauvages	le quintal	—	6
Galoches en caoutchouc	les 100 paires	2	—
Genièvres	la douz.	—	20
Gomme adragante	le quintal	2	—
„ mastic	„	2	—
Goudron	le baril	2	—
Graine de chanvre	le kilé	—	3
Graines de coton	la tonne	2	—

Articles.	Quantité.	Pa.	Paras.
Graines de courge . . .	le quintal . . .	—	30
„ de pastèque . . .	„ . . .	—	30
„ jaunes . . .	le sac . . .	1	20
„ de garances . . .	le quintal . . .	3	—
„ de pavot . . .	„ . . .	—	10
„ de moutarde . . .	„ . . .	—	10
„ d'oignons . . .	„ . . .	—	10
„ de lin . . .	„ . . .	—	10
Graines oléagineuses non dé- nommées	le kilé . . .	—	10
Graines de vers à soies . . .	l'oke . . .	—	30
Griottes . . .	la couffe . . .	—	20
Groups . . .	gratis . . .	—	—
Habits confectionnés (v. mer- ceries)			
Halwa au moût de raisin . . .	le quintal . . .	1	20
„ au sucre . . .	„ . . .	2	—
Harengu (v. poissons salés)	—	—	—
Haricots . . .	le quintal . . .	1	—
„ indigènes . . .	„ . . .	—	30
Harnais pour charrettes . . .	„ . . .	3	—
Henné . . .	„ . . .	1	—
Horlogerie . . .	grande caisse . . .	4	—
„ . . .	moyenne . . .	3	—
„ . . .	petite . . .	2	—
Huches . . .	la pièce . . .	—	20
Huile d'anis . . .	le colis . . .	7	—
„ d'olives . . .	le quintal . . .	—	25
„ de sésames . . .	„ . . .	—	30
Huiles autres . . .	„ . . .	—	30
Images (v. papiers peints)	—	—	—
Imprimés (v. registres) . . .	—	—	—
Indigo . . .	la caisse . . .	4	—
Instruments de physique et de chirurgie	le colis . . .	3	—
Jarres de Roumélie et M ^r seille	capacité de 8 quin- taux et au-dessus	2	—
„ „ „	6 à 8 „	1	20
„ „ „	5 à 6 „	1	—
„ „ „	4 à 5 „	—	30
„ „ „	3 à 4 „	—	20
„ „ „	2 à 3 „	—	10
„ „ „	1 à 2 et au-dessous	—	5
Jones . . .	la botte . . .	—	1

Articles.	Quantité.	Pa.	Para.
Jouets	grande caisse	4	—
”	moyenne caisse	3	—
”	petite caisse	2	—
Laine	le quintal	1	—
” filée	”	1	20
” usée	”	—	30
Lait	le colis	—	20
” caillé	le quintal	1	—
Laiton	”	—	20
Légumes frais pour consommation locale ou pour exportation	”	—	20
Légumes secs	”	1	—
Lentilles	le quintal	1	—
Lièges	le colis	2	—
Limaçons	le panier	—	30
Lingerie confectionnée (v. merceries)			
Liqueurs en bouteille	la douz.	2	—
Litharge	le quintal	—	20
Livres	grande caisse	4	—
”	moyenne caisse	3	—
”	petite caisse	2	—
Loucoums (rahat)	le quintal	2	20
Lupins	le kilé	—	6
Machines à coudre à pied	la pièce	4	—
” ” à main	”	1	—
” à couper le tabac	”	1	20
” autres	le quintal	1	—
Mais	le kilé	—	3
Malles neuves vides	la pièce	1	—
Manufactures coton	le quintal	1	—
” laines	”	1	20
” autres	”	1	20
Marbres (v. tableau annexé)	tarif spécial	—	—
Melons pour consommation locale	gratis	—	—
Merceries	grande caisse	4	—
”	moyenne caisse	3	—
”	petite caisse	2	—
Mesure de céréales	la pièce	—	5
Meubles	caisse ou colis	5	—
Meules	la pièce	6	—
” en morceaux	”	—	10

Articles.	Quantité.	Pa.	Paras.
Miel	le quintal . . .	1	20
Minium	"	1	—
Minerais (non dénommés)	la tonne	1	—
Mode (article de — v. merceries)	—	—	—
Montres ordinaires	le colis	1	—
" fines	"	5	—
Morue	la caisse	2	—
Moût de raisins	les 100 okes	2	—
Moutons	la tête	—	10
Mulets	"	10	—
Munitions et matériel de guerre	gratis	—	—
Natron liquide	le quintal	—	20
" en poudre	le colis	2	—
Nattes ordinaires	le 100	2	—
Neige	le sac	1	—
Noyaux d'olives	la tonne	1	—
Ocre jaune et rouge	le quintal	—	5
Œufs	le mille	2	—
Oignons	le quintal	—	10
Olives	"	—	20
Opium	c. de 80 tahéq.	8	—
Or filé	le colis	5	—
Oranges en vrac	le mille	2	20
Oranges indigènes pour consommation locale	gratis	—	—
Oranges en caisse	la caisse	2	—
Orge	le kilé	—	3
Os	le quintal	—	5
Paillassons	le cent	4	—
Paille	le grand sac	—	10
Paille	le petit sac	—	5
Paille de chanvre pour construction	le colis	—	10
Paniers du pays	la p. pièce	—	1
" " "	la g. pièce	—	2
" à lest	colis de 2 douz.	—	20
" de Trieste	la douz.	—	20
Papiers d'emballage	le quintal	—	20
" fins	la balle	4	—
Papiers autres peints et pour imprimerie, etc.	le quintal	1	20
Parapluies (v. merceries)	—	—	—
Parfumerie	la caisse	4	—

Articles.	Quantité.	Pa.	Paras.
Pastèques pour consommation locale	gratis . . .	—	—
Pastèques pour exportation .	le cent . . .	4	—
Pâtes	le colis . . .	1	20
Pâtes de sésame	le quintal . . .	1	—
Peaux de chèvres	„	1	—
„ de moutons	„	1	—
„ brutes diverses	„	1	—
„ ouvrées diverses	„	2	—
Pekmez (v. moût de raisin) .	—	—	—
Pétrole	la caisse d'un demi- quintal net . . .	—	8
Pianos	la pièce	6	—
Pierres de toute espèce	tarif spécial . . .	—	—
Pistaches amères	le quintal	2	—
Planches	tarif spécial . . .	—	—
Plâtre brut ou en poudre ou pilé	le quintal	—	5
Plomb	„	—	20
Poil de chèvre ordinaire	„	—	30
Poil de chameau	„	—	30
Pointes de Paris	„	—	20
„ de Trieste	„	—	20
Pois (v. légumes secs)	—	—	—
Poissons frais pour consommation locale	gratis	—	—
Poissons frais pour être salés .	le panier	—	20
Poissons salés	le gr. baril	2	—
„ „	le petit baril . . .	1	—
Poivre	le quintal	1	—
Poix	„	1	—
Pommes de terre	sac ou colis	—	20
Porcs	la tête	1	—
Porcelaine	la g. caisse	4	—
„	la p. „	2	—
Potasse	le quintal	—	20
Poterie de Marseille	le colis	—	20
Poutrelles et poutres	tarif spécial	—	—
Pouzzolane	le quintal	—	3
Provisions pour usage de navire	gratis	—	—
Provisions de ménage non-dénomées	le colis	2	—
Quincaillerie	le quintal	2	—
Racine de réglisse	la tonne	3	—

Articles.	Quantité.	Pa.	Paras.
Raisins secs, noirs et refus pour distillation	le quintal . . .	—	10
Raisins rouges pour distillation	” . . .	—	10
Raisins autres en sac ou en boîte	” . . .	—	20
Registres et imprimés . . .	” . . .	1	20
Régliasse	la caisse . . .	2	—
Résine	le quintal . . .	1	—
Ris	le sac . . .	—	30
”	gr. kazavi . . .	—	30
”	petit kazavi . . .	—	15
Rhum	baril de 80 ok. . .	2	—
Rognures de peaux . . .	le quintal . . .	—	10
Rubans (v. mercerie) . . .	—	—	—
Sable	le calque . . .	5	—
Sacs vides vieux de toute espèce	gratis . . .	—	—
” neufs de toute espèce	le quintal . . .	1	—
Salaisons	le colis . . .	2	—
Salep	le quintal . . .	3	—
Sangues	la caisse . . .	1	—
Savons	le quintal . . .	1	—
Scammonée	la caisse . . .	1	—
Siocatif	” . . .	2	—
Seigle	le kilé . . .	—	3
Sel	le quintal . . .	—	10
Sel ammoniac	” . . .	1	20
Selle ordinaire turque . . .	la pièce . . .	—	30
Sésame	le kilé . . .	—	9
Soieries	le quintal . . .	3	—
Soie et bourre de soie . . .	” . . .	3	—
Soma	col. de 100 ok. . .	2	—
Son	le sac ordin. . .	—	10
Soude	le baril . . .	1	—
Soufflet de forge	la pièce . . .	4	—
Soufre	le quintal . . .	—	10
Spiritueux	les 80 okes . . .	2	—
Storax	le quintal . . .	2	—
Sucre	” . . .	1	—
Sucreries	” . . .	2	20
Suif	” . . .	1	—
Sulfate de zinc et cuivre . . .	” . . .	—	20
” de fer ou couperose . . .	la tonne . . .	2	—
Sumac	le colis . . .	1	—
Tabac	le ballot . . .	2	—
Tableaux (v. meubles) . . .	—	—	—

Articles.	Quantité.	Ps.	Paras.
Tahin	le quintal . . .	1	—
Talc	”	—	10
Tamis	le colis	2	—
Tapis	le quintal . . .	2	20
Terrailles	le colis	—	20
Terre à faïence	le quintal . . .	—	6
” de fonte	”	—	5
” de soufre	”	—	6
” de Russie	”	—	20
” de Corassan	”	—	5
Thé	”	5	—
Tiftik	la balle	3	—
Tubes en fer	le quintal . . .	—	20
Tubes en cuivre	”	2	20
Tuiles étrangères	le mille	5	—
” indigènes	”	3	—
Tumbéki	le ballot	1	—
Tuyaux en terre	les 25 pièces . .	—	20
Tuyaux pour narguilé	le colis	2	20
Vaches	la tête	5	—
Vallonée travaillée et en poudre	le quintal . . .	—	10
Vallonée brute et refus	”	—	6
” (gland de)	les 100 okes . .	—	5
Velours (v. mercerie)	—	—	—
Vernis (v. couleurs)	—	—	—
Verreries	la caisse	—	20
Verres à vitre	”	—	15
” concassés	”	—	10
” coloriés	”	1	—
Verroteries (v. cristaux et porcelaine)	—	—	—
Vesces	le quintal . . .	—	6
Vin	les 100 okes . .	1	20
Vin en bouteille	les 12 bouteilles .	2	—
Vinaigre	le quintal . . .	—	25
Vitriol (v. sulfates)	—	—	—
Voitures	la pièce	10	—
Voitures pour enfants (v. quincaillerie)	—	—	—
Volailles	le colis	2	—
Zimbils	”	2	—
Zinc	le quintal . . .	—	20

ANNEXE AU TARIF.

Art. 1^{er}. Les paysans seuls de Karchiyaka ne payeront aucun droit de quai pour tout objet qu'ils porteront à la main, tels que poules, oies, dindes, etc.

Art. 2. La Société des quais a la faculté de réduire le présent tarif, mais elle n'a pas le droit de l'augmenter.

Les droits de quai seront perçus directement par la Société ou ses agents contre quittance en due forme portant la quantité et la nature des marchandises, ainsi que le montant des droits acquittés.

Art. 3. Les articles qui ne sont pas désignés spécialement ou génériquement dans le présent tarif seront assujettis aux mêmes taxes que les articles dénommés avec lesquels ils ont le plus de similitude en égard à leur valeur, poids et volume, sans que toutefois ces taxes puissent dépasser le demi pour cent de leur valeur.

Art. 4. Payeront un droit unique ne dépassant pas la moitié des taxes stipulées dans le tarif ci-annexé :

(a) Les marchandises qui seront transbordées d'un navire sur un autre, soit que les deux navires se trouvent le long des quais ou dans les bassins d'abri ou l'un des deux seulement ;

(b) Les marchandises venant par mahones ou chattes sans avoir passé par les quais qui devraient être chargées sur un navire ayant accosté à un point des quais ou se trouvant dans l'un des deux ports d'abri (et vice-versa les marchandises débarquées sous les mêmes conditions, mais qui n'étant pas destinées pour la ville ne passeront pas par les quais) ;

(c) Les marchandises débarquées à la douane et qui sans acquittement ou après acquittement des droits de douane seraient dans l'espace de 90 jours réembarquées à bord d'un navire quelconque, à condition toutefois que ces marchandises n'aient pas franchi l'enceinte de la douane pour pénétrer dans la ville et qu'aucun changement n'ait été opéré dans leurs emballages ou poids. La simple ouverture des colis pour les vérifications douanières ne constituera pas un changement d'emballage, et le négociant aura la faculté de biffer les marques anciennes en les laissant apparentes, et d'en ajouter de nouvelles, sans augmentation de droit ;

(d) Les marchandises débarquées sur les quais autres que ceux de la douane, et qui, sans avoir été enlevées des quais seraient réembarquées sans qu'aucun changement ait été opéré dans leurs emballages ou poids. Les marques pourront être modifiées comme au paragraphe précédent.

Pour les marchandises comprises dans le paragraphe (d) la Société des quais pourra exiger au moment de leur débarquement le dépôt ou la garantie de la seconde moitié des droits de quai dont elles seraient passibles si au lieu d'être réembarquées elles venaient à

être introduites dans la ville. Dans tous les cas spécifiés aux paragraphes (a, b, c, d) ci-dessus, il ne sera porté aucune atteinte aux réglemens douaniers en vigueur.

Afin d'empêcher l'encombrement, la Société pourra réduire le stage gratuit des marchandises sur les quais à 24 heures, pour la partie donnant sur les deux ports d'abri et à 3 jours pour les autres parties. A l'expiration de chacun de ces délais et pendant trois jours, la Société pourra percevoir un droit de stationnement d'une piastre par jour et par mètre carré de surface occupée. Passé ce second délai, ce droit pourra être porté à Pa. 2 jusqu'à l'enlèvement de la marchandise.

Dans le cas où la circulation serait entravée par le dépôt des marchandises, la Société des quais aura le droit, après invitation préalable émanant de la direction et sans avoir égard aux délais ci-dessus indiqués, de faire ranger, et au besoin, enlever les marchandises cause de l'encombrement, aux frais, risques et périls des propriétaires ou des consignataires.

Si toutefois la voie ferrée se trouvait obstruée par un ou plusieurs colis, la Société des quais les ferait enlever d'office, et sans avis préalable, aux frais, risques et périls des propriétaires ou consignataires.

La Société des quais ne pourra dans aucun cas être rendue responsable des marchandises qu'on aura laissées en stationnement sur les quais.

(e) Les marchandises comprises dans les paragraphes (c) et (d) payeront un droit de quai entier au lieu d'un demi-droit, si un changement était opéré dans leur emballage ou poids.

Art. 5. Les marchandises qui seraient entrées en ville après avoir acquitté au préalable les droits de quai pour leur débarquement et qui, avec preuve à l'appui, seraient réembarquées dans un délai de quinze jours, ne payeront à leur réembarquement qu'un demi-droit de quai ou lieu d'un nouveau droit entier.

Art. 6. Les dispositions de l'art. 5 seront appliquées aux Vallonnées de la manière suivante :

Comme toutes les marchandises qui entrent dans la ville, les Vallonnées payeront le droit d'entrée à leur débarquement.

Leur réembarquement pourra être opéré dans le délai de trois mois, contre la présentation des quittances, moyennant un demi-droit de quai au lieu d'un nouveau droit entier pour poids égal et quantité égale.

Mais si la Vallonnée que l'on veut expédier est travaillée et que la quittance porte des Vallonnées non travaillées ou des refus, la Vallonnée travaillée acquittera un droit de 7 paras par quintal jusqu'à concurrence du poids indiqué sur la quittance.

Art. 7. La Société des quais étant pleinement déchargée de toute fourniture gratuite de matériel flottant pour toutes les opérations d'embarquement, il est expressément déclaré qu'aucun

obstacle ou empêchement ne sera apporté par la Société, ou par son successeur, au libre emploi dans les ports d'abri de toutes mouches à vapeur, mahones ou chattes appartenant à des compagnies ou à des particuliers qui seraient employées pour l'embarquement ou le débarquement des marchandises. Mais pour empêcher la confusion et l'encombrement dans les ports, les chattes ou mahones vides les jours qu'elles ne sont pas employées, resteront, comme elles le font actuellement, avec libre amarrage vis-à-vis du Konak du Gouvernement. Elles ne peuvent avoir un amarrage permanent dans le port, sauf en prenant des arrangements particuliers avec la Société des quais.

Art. 8. Tous les bateaux qui auront accosté à un point quelconque de la ligne des quais ou mouillé dans l'un des deux ports d'abri et qui quitteront leur amarrage ou leur mouillage sans avoir fait des opérations d'embarquement ou de débarquement, devront acquitter un droit de port entre les mains de la Société des quais fixé à 6 paras par tonne-registre et par jour.

Art. 9. En ce qui concerne le traitement local, les droits et les frais, la Société déclare n'accorder à aucun pavillon, compagnie ou individu, des faveurs, avantages ou facilités qui ne seraient également accordés à tout autre pavillon, compagnie ou individu.

TITRE LIV

La Convention commerciale entre la Turquie et la Grèce règle pour une période de 18 ans les rapports commerciaux des deux pays et élimine ainsi la dernière difficulté qui était restée dans les relations des deux pays depuis 1897.

TEXTE LIV¹.

Convention commerciale avec la Grèce. [publiée le 18 avr. 1903.]

Art. 1^{er}. Les produits d'origine ou de manufacture hellénique qui seront importés en Turquie et les produits d'origine ou de manufacture ottomane qui seront importés en Grèce continueront à être respectivement soumis — quant aux droits d'importation, d'exportation, de transit, de réexportation, et aux formalités douanières — au même traitement que les produits de la nation la plus favorisée.

Art. 2. Les deux hautes parties contractantes s'engagent à ne laisser embarquer dans leurs ports — sauf autorisation spéciale du pays d'importation — aucun article à destination des ports du Royaume de Grèce ou de ceux de l'Empire Ottoman qui serait monopolisé ou prohibé dans les pays respectifs.

Ces articles sont :

En Grèce : le pétrole, les cartes à jouer, le sel, les allumettes et le papier à cigarettes.

En Turquie : la poudre et les matières explosibles de toutes sortes, les armes de guerre et leurs accessoires, les munitions militaires, le tabac sous toutes ses formes, le tombac et le sel.

Les listes ci-dessus pourront être modifiées selon les circonstances par communication préalable et écrite à l'autre haute partie contractante.

Art. 3. En ce qui concerne le commerce de cabotage, les bateaux helléniques et ottomans, tant à voile qu'à vapeur, continueront à bénéficier en Grèce et en Turquie du traitement de la nation la plus favorisée sans payer d'autres ni de plus forts droits que les navires nationaux ou les navires des nations les plus favorisées.

Art. 4. Tout bâtiment considéré comme hellène par la loi hellénique et tout bâtiment considéré comme ottoman par la loi ottomane seront reconnus comme tels par les deux hautes parties contractantes.

Art. 5. Les sujets hellènes et les sujets ottomans auront le droit de se livrer réciproquement dans les eaux ottomanes et helléniques à la pêche des sponges à la condition de se conformer aux règlements territoriaux qui seraient appliqués aux indigènes et aux sujets étrangers les plus favorisés.

Art. 6. Les papiers de bord des voiliers et des bateaux à vapeur helléniques et ottomans qui devront être soumis aux visas des consulats des deux pays sont les suivants :

La patente de santé, le manifeste de la douane, et le livret-manifeste, ces deux derniers visas pour les vapeurs d'un jaugeage de 200 tonnes et au-dessous, qui ne font pas de service régulier à l'itinéraire fixe ainsi que pour les voiliers de tout tonnage.

Le tarif du visa pour la patente de santé est fixé ainsi qu'il suit :

Une demi-livre turque pour les bâtiments jaugeant plus de 300 tonnes. Un quart de livre turque pour ceux de 100-300 tonnes, Ps. 10 or ou l'équivalent pour ceux au-dessous de 100 tonnes.

Le tarif du visa pour le manifeste de la douane et le livret-manifeste est fixé ainsi qu'il suit :

1 fr. 50 centimes pour les bateaux à vapeur et les voiliers jaugeant moins de 50 tonnes.

2 francs pour ceux qui jangent de 50-100 tonnes.

2 fr. 50 centimes pour ceux qui jangent de 100 à 200 tonnes.

5 francs pour les voiliers jaugeant plus de 200 tonnes.

Ces taxes seront perçues séparément pour le visa de chacun de ces deux actes.

Il est convenu que ledit visa sera délivré par les Consuls des

deux pays sans aucun retard et que la taxe consulaire y afférente pour chacun des papiers de bord ci-dessus spécifiés ne sera perçue qu'une seule fois pendant le cours d'un même voyage, les autres visas successifs devant se faire sans frais.

Quant aux bateaux à vapeur et voiliers helléniques et ottomans transportant des marchandises en vrac, ils doivent faire viser leur livret-manifeste quel que soit leur tonnage, dans le cas où ils ne feraient pas de service régulier avec itinéraire fixe et suivant les tarifs consulaires des pays respectifs.

Il est bien entendu que les susdits visas ne seront obligatoires que dans le cas où au port de départ ou d'escale du navire résiderait une autorité consulaire de l'autre partie contractante.

Toutefois les articles et produits énumérés dans le tableau A ci-annexé, relatif aux droits à percevoir sur les marchandises ottomanes importées en Grèce et dans le tableau B également ci-annexé concernant les marchandises helléniques importées en Turquie seront soumis aux taxes indiquées ou à des droits plus réduits qui seraient appliqués à l'égard des produits similaires d'un autre État.

Art. 7. Le livret-manifeste mentionné à l'article précédent devra être certifié par les autorités compétentes et être conforme au modèle annexé au présent traité. Il mentionnera le port de départ et celui de l'arrivée, la nature de la cargaison entière d'après les indications données par les expéditeurs et portées sur le connaissement avec les marques, numéros et espèces des colis et leur contenu. Au port de départ les autorités douanières y consigneront sans retard la date du départ et au port d'escale elles y consigneront également sans retard la date de l'arrivée et du départ du navire ainsi que l'embarquement, le débarquement et le transbordement des marchandises.

Les autorités douanières respectives des deux hautes parties contractantes aussitôt avisées du chargement, déchargement et transbordement à opérer par un navire hellénique dans les eaux ottomanes ou par un navire ottoman dans les eaux helléniques auront à prendre dans les 24 heures à partir de l'avis du capitaine ou du chargeur — les jours fériés exceptés — les mesures nécessaires pour faciliter l'accomplissement des formalités douanières susmentionnées.

Art. 8. Tous les droits, privilèges et immunités conférés aux sujets, aux bâtiments, à la navigation et au commerce des deux États contractants par les stipulations du Traité de Canlidja, conclu entre le Royaume de Grèce et l'Empire Ottoman le 27 mai 1855 sont confirmés mais, bien entendu, dans les limites de la décision arbitrale des Représentants des Grandes Puissances rendues à Constantinople le 20 mars-2 avril 1901 et en tant que les stipulations dudit acte de Canlidja ne sont pas modifiées par le présent Traité.

Art. 9. Le présent Traité aura ses effets à partir de l'échange des ratifications et restera en vigueur pendant 18 ans.

Les ratifications seront échangées à Constantinople le plus tôt que faire se pourra.

Protocole annexé.

1° Les droits fixés dans le tableau B mentionné à l'article du présent Traité ne seront appliqués en Turquie aux articles et produits helléniques y énumérés que du jour où le nouveau tarif douanier sera mis en application générale dans l'Empire Ottoman pour les Puissances les plus favorisées.

En attendant, lesdits articles et produits continueront à être taxés à leur importation en Turquie sur le même pied que ceux des nations les plus favorisées.

2° Il est bien entendu que, en ce qui concerne l'art. 3 du présent Traité, tous les avantages qui résultent actuellement en Grèce du traitement de la nation la plus favorisée déterminée entre autres par le Traité helléno-italien du 20 mars-1^{er} avril 1899 ou qui seront assurés dans l'avenir aux navires étrangers les plus favorisés continueront en tout état de cause à rester acquis aux navires ottomans à vapeur et à voiles.

3° Il est en outre convenu que les dispositions des articles 6 et 7 entreront de part et d'autre en vigueur huit mois après l'échange des ratifications du présent Traité.

TABLÉAU A.

Marchandises	Droits de douane, les cent kilos
	Fr.
1° Poissons salés dits Lakerda et poissons séchés dits Tairis .	10
2° Maqueraux et palamidès salés	6
3° Salep	20
4° Raisins secs noirs ordinaires dits Tirch	12
5° Figues en chapelets, en boîte et en sac, raisins secs rasakis et sultanine	18
6° (a) Pistaches décortiquées ou non	20
(b) Pistaches de pin (Tchanobryaz)	12
7° (a) Abricots secs	12
(b) Noisettes en coque et sans coque	10
8° Pestil (purée séchée de prunes et d'abricots)	10
9° Dattes	7
10° Anis en graine ordinaire et non étoilé	6
11° (a) Halva	30
(b) Tahin	10

Marchandises	Droit de douane, les cent kilos Fr.
12° Gomme mastic	70
13° Tchirich (colle végétale)	5
14° Tapis d'Orient de laine pure, chaîne coton ou en d'autres matières textiles au mètre ou par pièce ainsi que les tapis de Karamanie dits Djidjime et les Heibés pourvu qu'ils soient de fabrication ottomane et expédiés d'un port de l'Empire	200

TABLEAU B.

1° Olives vertes ou noires, fraîches ou simplement salées, en caisses, paniers et sacs	Pr. 15
2° Terre de Santorin	paras 10
3° Légumes frais	Pr. 10
4° Citrons et oranges	Pr. 10
Livret-manifeste du bateau à vapeur ou à voile sous pavillon capitaine arrivé au port de le	

Embarquement primitif	Transbordement	Date d'embarquement	n° du connais- sement	Noms		Colis				Observations	
				des expéditeurs	des destinataires	marques	numéros	nombres	espèce et contenu		
Lieu	Lieu										

TEXTE LIV³.

Convention commerciale avec la
Roumanie.

17 Feb. II 1319.
12 août 1901.

Sa Majesté Impériale le Sultan, Empereur des Ottomans, et
Sa Majesté le Roi de Roumanie, désireux d'établir par une Con-

vention spéciale sur de nouvelles bases les relations de commerce et de navigation entre leurs États respectifs, ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté Impériale le Sultan, Empereur des Ottomans,

Tevfik Pacha, Son Ministre des Affaires Étrangères, décoré du Grand Cordon de l'Intiaz en brillants, de l'Ordre de l'Ifthihar en brillants et des Grands Cordons de l'Osmanîé et du Médjidié en brillants, et de l'Étoile de Roumanie, etc., et

Sa Majesté le Roi de Roumanie,

Le sieur Alexandre I. Ghika, Son envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté Impériale le Sultan, Grand Officier de l'Étoile de Roumanie et Commandeur de la Couronne de Roumanie, décoré des Grands Cordons de l'Osmanîé et du Médjidié ainsi que les médailles de l'Intiaz en or et en argent.

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

Art. 1^{er}. Le Gouvernement Impérial Ottoman déclare appliquer aux articles d'origine ou de manufacture roumaine les droits d'importation les plus réduits qui sont ou qui seront inscrits dans les Conventions ou les Tarifs conventionnels de l'Empire Ottoman avec toute autre Puissance.

Art. 2. Le Gouvernement Royal de Roumanie déclare appliquer aux articles d'origine ou de manufacture ottomane énumérés dans le tableau ci-annexé les droits d'importation y inscrits et aussi faire bénéficier ces articles des droits plus réduits qui seraient appliqués à l'égard des produits similaires d'un autre État.

Les articles d'origine ou de manufacture ottomane non inscrits dans le tableau ci-annexé seront soumis en Roumanie aux taxes les plus réduites, actuelles ou futures.

Art. 3. Les produits d'origine ou de manufacture ottomane qui seront importés en Roumanie et les produits d'origine ou de manufacture roumaine qui seront importés en Turquie seront respectivement soumis — quant aux droits d'exportation, de transit, quant à la réexportation à l'entrepôt et aux formalités douanières — au même traitement que les produits de la nation la plus favorisée et ils ne seront soumis à aucun droit additionnel de douane ou d'octroi local ou de tout autre genre, ou à des taxes accessoires nouvelles autres que ceux qui existent actuellement ou dont seraient frappés à l'avenir les produits nationaux et ceux des nations les plus favorisées. Est excepté de la disposition ci-dessus le tabac produit dans l'Empire Ottoman qui, lors de son exportation en Roumanie, restera assujéti à un droit d'exportation de quatre piastres par ocque, soit piastres trois cent douze et demie par cent kilogrammes.

Art. 4. Pour établir que les produits sont d'origine ou de manufacture ottomane ou roumaine, l'importateur pourra être soumis à l'obligation de présenter à la douane du pays d'impor-

tation soit une déclaration officielle faite devant un magistrat siégeant au lieu de l'expédition, soit un certificat délivré par le chef du service de la douane du bureau d'exportation, soit un certificat délivré par les Consuls ou Agents consulaires du pays dans lequel l'importation doit être faite et qui résident dans les lieux d'expédition ou dans les ports d'embarquement.

Art. 5. Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à ne laisser embarquer dans leurs ports, sauf autorisation spéciale du pays d'importation, aucun article à destination de l'Empire Ottoman ou du Royaume de Roumanie qui serait prohibé ou monopolisé dans ces pays.

Ces articles sont :

En Turquie : la poudre et les matières explosibles de toute sorte, les armes de guerre et leurs accessoires, les munitions militaires, le tabac sous toutes ses formes, le tombac et le sel.

En Roumanie : la poudre et les matières explosibles de toute sorte, les armes de guerre et leurs accessoires, les munitions militaires, le tabac sous toutes ses formes, le tombac, le sel, les allumettes, les cartes à jeu et le papier à cigarettes.

Les listes ci-dessus pourront être modifiées selon les circonstances par communication préalable et écrits à l'autre Partie.

Art. 6. Les navires ottomans et leurs cargaisons en Roumanie et les navires roumains et leurs cargaisons dans les États de Sa Majesté Impériale le Sultan jouiront, sous tous les rapports, du traitement de la nation la plus favorisée.

Néanmoins les deux Hautes Parties Contractantes se réservent et se reconnaissent réciproquement la liberté d'action en tout ce qui concerne les stipulations maritimes ou autres à établir dans la Convention consulaire à conclure entre les deux États.

Art. 7. La présente Convention aura ses effets à partir du jour de l'échange des ratifications et restera en vigueur pendant cinq ans. Cependant, après une période de dix-huit mois après la date de l'échange des ratifications, chacune des deux Hautes Parties Contractantes aura toujours le droit de la dénoncer. Dans ce cas, la Convention cessera de produire ses effets une année à partir du jour où la dénonciation aura été notifiée à l'autre Partie. Les ratifications seront échangées à Constantinople le plus tôt que faire se pourra.

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

Fait à Constantinople, le 30 juillet-12 août 1901.

Signé : ALEX. I. GHICA.

Signé : TEVFIK.

TABLEAU.

Marchandises.	Droits d'entrée par 100 kilos. Francs
1° Poissons salés dits Lakerda et poissons salés dits Tziris	4.00
2° Sèches et cornets-murekkeb balighi, caracatiza	10.00
3° Maquereaux salés dits Scoumbria	4.00
4° Moules et autres coquillages	1.00
5° Huîtres fraîches	6.00
6° Sésame en graines	1.50
7° Salep	30.00
8° Racine saponnaire (Tchoughen)	1.50
9° Fruits frais de toute sorte	7.50
10° Figues en chapelet et raisins secs noirs ordinaires dits Tireh	1.50
11° Figues en boîtes et en sacs et raisins secs dits Razaki et Sultanine	4.00
12° Amandes en coque	8.00
13° Noisettes et abricots secs	7.00
14° Amandes sans coque, pistaches décortiquées ou non, pistaches de pin (Tcambeyaz)	12.00
15° Purée séchée d'abricots dite 'pestill'	6.00
16° Dattes en caisses, en sacs de chanvre et en ballots d'osier dits 'Zembils' au-dessus de 15 kilos	10.00
17° Anis	5.00
18° Oranges, citrons, oranges amères, cédrats et grenades	2.00
19° Olives salées ou en saumure, en barils et en paniers	1.50
20° Helva et Rahat locoum	15.00
21° Tahin	6.00
22° Capres salées ou en saumure, en caques	10.00
23° Gomme mastic	30.00
24° Poivre rouge (Paprica)	10.00
25° Écorces d'orange, de citrons et d'oranges amères	10.00
26° Henné	5.00
27° Colle végétale en poudre (Tchirich)	10.00
28° Huile d'olives en barils et outres	5.00
29° Tapis d'Orient de laine pure — chaîne coton ou en d'autres matières textiles — au mètre ou par pièce, ainsi que les tapis de Karamanie dits 'Djidjime' et les Heibés	60.00
30° Fez avec ou sans glands	400.00
31° Boîtes rondes en bois blanc ordinaire, telles que les boîtes servant au helva	exempt
32° Opium	300.00
33° Graisse de poisson	5.00

Signé : ALEX. I. GHICA.

Signé : TEVFIK.

Déclaration Ottomane.

A l'occasion de la signature de la présente Convention, le Gouvernement Impérial déclare qu'il se fera un devoir de chercher à donner une solution satisfaisante concernant la proposition du Gouvernement Royal de Roumanie relative à la suppression du droit d'exportation de Ps. 4 par ocque perçu sur le tabac ottoman exporté en Roumanie.

Constantinople, le 30 juillet-12 août 1901.

Signé : ALEX. I. GHICA.

Signé : TEVFIK.

Déclaration Roumaine.

A l'occasion de la signature de la présente Convention, le Gouvernement Royal de Roumanie déclare s'engager à consolider le tarif général relativement aux articles suivants :

Marchandises.	Droits d'entrée par 100 kilos. Francs
1 ^o Légumes verts	8.00
2 ^o Légumes simplement séchés — bamias et aubergines	10.00
3 ^o Vallonnées et noix de galle	exempt
4 ^o Graines jaunes et autres matières tinctoriales	exempt
5 ^o Cuivre, laiton, bronze brut sous toutes ses formes, ainsi que débris et déchets de ces métaux	exempt
6 ^o Coton brut ou cardé, déchets de coton	6.00
7 ^o Éponges de toute sorte	150.00
8 ^o Sardines en caques et en saumure dits palamidès, hamai, coliaroudia, stavridia et sardéla	8.00
9 ^o Pierre de granit pour pavage, construction, bordure et autres	0.40

Constantinople, le 30 juillet-12 août 1901.

Signé : ALEX. I. GHICA.

Signé : TEVFIK.

TEXTE LIV³.

Convention commerciale avec la Serbie. 3 Reb. I 1320-9 juin 1902.

Sa Majesté Impériale le Sultan et Sa Majesté le Roi de Serbie, désireux d'établir par une Convention spéciale, sur de nouvelles bases, les relations de commerce entre Leurs États respectifs, ont nommé pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté Impériale le Sultan, Empereur des Ottomans, Tevfik Pacha, Son Ministre des Affaires Étrangères, décoré du Grand Cordon de l'Imtiaz en brillants, de l'Ordre de l'Iftihar en brillants et des Grands Cordons de l'Osmanîé et du Médjidié en brillants et de l'Aigle Blanc de Serbie, etc.

Sa Majesté le Roi de Serbie, le général Sawa Grouitch, son aide-de-camp et Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté Impériale le Sultan, décoré du Grand Cordon de l'Ordre Royal de Takovo et du Grand Cordon de l'Ordre Impérial du Medjidié, etc., et lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Art. 1^{er}. Les produits d'origine ou de manufacture serbe qui sont importés en Turquie et les produits d'origine ou de manufacture ottomane qui sont importés en Serbie, seront respectivement soumis — en ce qui concerne les droits d'importation, d'exportation, de transit, la réexportation, le courtage, l'entrepôt, les droits locaux, les formalités douanières, le transport et toute manipulation sur chemin de fer — au même traitement que les produits de la nation la plus favorisée.

Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent point :

(a) Aux articles d'origine ou de manufacture ottomane énumérés dans le tarif ci-annexé sur lesquels seront perçus les droits y inscrits, à leur importation en Serbie, et qui bénéficieront des droits plus réduits qui seraient appliqués à l'égard des produits similaires d'un autre État ;

(b) Aux faveurs actuellement accordées ou qui pourraient être ultérieurement accordées à d'autres États limitrophes pour faciliter le commerce de frontière ;

(c) Au tabac produit dans l'Empire Ottoman qui — lors de son exportation en Serbie — restera assujéti à un droit d'exportation de (4) quatre piastres par ocque, soit piastres trois cent douze et demie par cent kilogrammes.

Art. 2. Les négociants, les fabricants et les industriels, sujets des deux hautes parties contractantes, qui pourront prouver par une carte de légitimation, dont la forme sera prescrite d'un commun accord, qu'ils acquittent dans le pays où ils résident, les droits et impôts nécessaires pour l'exercice de leur commerce et de leur industrie, ne seront soumis, à ce titre, à aucun droit ou impôt ultérieur dans l'autre pays, lorsqu'ils voyagent ou font voyager leurs commis ou agents avec ou sans échantillons dans l'intérêt exclusif du commerce et de l'industrie qu'ils exercent et à l'effet de faire des achats ou de recevoir des commissions.

Les dispositions ci-dessus ne sont pas applicables :

1^o Aux personnes qui se livrent à la recherche de commandes chez des personnes n'exerçant ni commerce ni industrie. Toutefois, les commis voyageurs d'une partie contractante ne seront pas traités, sous ce rapport, sur le territoire de l'autre, moins favorablement que les nationaux :

2^o Aux courtiers, au colportage, au commerce et aux professions exercées exclusivement en ambulant.

Les sujets d'une des parties contractantes qui exercent le métier

d'expéditeur (émanetdji) ou de charretier entre divers points des territoires respectifs ne pourront — par rapport à l'exercice de ce métier — être taxés que dans le pays de leur résidence.

Les sujets de l'une des parties contractantes se rendant aux foires ou marchés sur le territoire de l'autre partie pour les besoins de leur commerce ou pour y débiter leurs produits y seront réciproquement traités comme les nationaux.

Art. 3. Les deux hautes parties contractantes s'engagent à ne pas entraver le commerce réciproque par des prohibitions quelconques d'importation ou de transit. Elles ne pourront faire exception à cette règle que :

(a) Pour les monopoles d'État actuellement en vigueur ou qui pourraient être établis à l'avenir ;

(b) Par égard à la police sanitaire et vétérinaire et surtout dans l'intérêt de la santé publique et conformément aux principes internationaux adoptés à ce sujet ;

(c) Dans les circonstances exceptionnelles, par rapport aux provisions de guerre ;

(d) Pour l'introduction en Serbie et le transit par son territoire des bestiaux de provenance de Turquie en égard aux stipulations du paragraphe 1^{er} du Protocole final de la Convention vétérinaire conclue entre la Serbie et l'Autriche-Hongrie le 28 juillet-9 août 1892 et ce, jusqu'à ce qu'une Convention similaire soit souscrite entre les deux hautes parties contractantes du présent Traité de Commerce ;

(e) Les réserves exprimées *sub littera* (b) s'étendent également aux mesures prohibitives prises dans le but d'empêcher, dans l'intérêt de l'agriculture, la propagation d'insectes ou d'autres organismes nuisibles.

Art. 4. Les marchandises d'origine serbo seront traitées en Turquie, quant aux droits internes de production ou de consommation, sur le même pied que les marchandises indigènes et celles de la nation la plus favorisée.

Les marchandises d'origine ottomane ne seront non plus soumises en Serbie à aucun droit additionnel de douane local ou de tout autre genre, à des taxes accessoires nouvelles ou supérieures à celles qui existent actuellement à l'égard des nations les plus favorisées et notamment à celles stipulées dans le Traité de commerce austro-serbe du 28 juillet-9 août 1892, dont les dispositions y relatives resteront acquises à la Turquie pendant la durée du présent Traité.

Il est en outre entendu que les taxes accessoires ne peuvent être perçues qu'en tant que les services auxquels ces taxes sont affectées ont été rendus effectivement et conformément aux prescriptions et lois douanières.

Art. 5. Sans préjudice des arrangements spéciaux sur le traitement douanier du trafic sur les chemins de fer, il est convenu que les marchandises qui sont soumises sur les territoires de l'une

des parties contractantes au traitement de l'acquit à caution et qui, pour cette même raison ou pour une autre, y ont été déjà mises sous scellées, ne seront point déballés dans les territoires de l'autre partie, et les scellés et plombs trouvés intacts, ne seront pas remplacés, pourvu que l'on satisfait aux exigences du contrôle.

En général, les formalités du service douanier seront réglées d'après des principes identiques et seront simplifiées autant que possible; il sera pourvu à une expédition régulière et prompte dans les heures du service qui seront fixées en nombre suffisant.

Autant que les circonstances le permettront, les bureaux douaniers des parties contractantes seront réunis ou du moins ils procéderont à leurs opérations par un service combiné et simultanément sans entraver inutilement le trafic.

Art. 6. Les articles d'orfèvrerie ou de bijouterie en or, argent, platine ou autres métaux précieux, importés de territoire de l'une des parties contractantes, ne seront soumis dans le territoire de l'autre à un autre régime de contrôle qu'à celui établi par la loi du pays pour les articles similaires de fabrication nationale.

Art. 7. L'importateur sera libre même après l'inspection faite par la douane de renvoyer dans son pays, sans acquitter de droits de douane ou une taxe quelconque de consommation les marchandises qui auraient été déclarées à l'entrée, mais qui n'auraient pas encore passé dans le trafic libre pourvu toutefois qu'il ne se soit pas rendu coupable dans sa déclaration de quelque infraction prévue et punie par la loi de douane. Dans ce cas on procédera quant à la marchandise importée conformément aux dispositions des lois de douane. La marchandise pourra de nouveau être réexportée si l'instruction aura démontré la justesse de la déclaration. Dans tous les cas l'importateur aura à acquitter les taxes accessoires en tant qu'elles existent.

Art. 8. Les deux hautes parties contractantes s'engagent à coopérer, par des moyens convenables, pour empêcher et punir la contrebande dirigée contre leurs territoires; à accorder, à cet effet, toute assistance légale aux employés de l'autre partie contractante chargés de la surveillance à les aider, et à leur faire parvenir — par les employés des finances et de police, ainsi que par les autorités locales en général, — toutes les informations dont ils auront besoin pour l'exercice de leurs fonctions.

Art. 9. En attendant qu'une Convention spéciale intervienne entre les deux Gouvernements, les sujets serbes en Turquie et les sujets ottomans en Serbie jouiront en ce qui concerne les marques de fabrique et de commerce, les dessins industriels et les modèles — de la même protection que les nationaux. Les sujets de l'une des parties contractantes qui désirent jouir de la protection de leurs marques, de leurs dessins et de leurs modèles dans les territoires de l'autre partie devront effectuer le dépôt de ces marques, dessins et modèles, conformément aux prescriptions légales respec-

tives, savoir, actuellement : en Serbie, au Tribunal de Commerce de Belgrade, et en Turquie, aux Ministères Impériaux du Commerce et de la Justice à Constantinople et au Conseil administratif du Vilayet et au greffe de la Cour d'Appel, en province.

Art. 10. L'importation et le transit de la poudre, de la dynamite et d'autres matières explosibles analogues — ainsi que de tout produit chimique servant à la fabrication de matières explosibles — des canons, des armes de guerre, de leurs accessoires et des munitions de guerre militaires dans les États Ottomans, sont formellement prohibés. Le commerce des armes et munitions reste sous la surveillance immédiate et spéciale du Gouvernement Impérial Ottoman.

Art. 11. Le présent Traité entrera en vigueur dès l'échange des ratifications et restera exécutoire jusqu'au 1^{er} janvier 1904. Dans le cas où aucune des deux hautes parties contractantes n'aurait pas notifié douze mois avant la fin de ladite période son intention de faire cesser ses effets, le Traité demeurera obligatoire jusqu'à l'expiration d'un an à partir du jour où l'une ou l'autre des hautes parties contractantes l'aura dénoncé.

Les deux hautes parties contractantes se réservent la faculté d'introduire, dans ce Traité, d'un commun accord, toutes les modifications qui ne seraient pas en opposition avec son esprit et ses principes et dont l'utilité serait démontrée par l'expérience.

Art. 12. Le présent Traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Constantinople, le plus tôt que faire se pourra.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont signé le présent Traité et l'ont revêtu de leurs cachets.

Fait à Constantinople, en double original, le vingt-sept mai, neuf juin, mil neuf cent deux.

Signé : TEVFIK.

Signé : S. GROUITCH.

ANNEXE I^{re}.

Tarif.

Dénomination des marchandises.	Droit de douane à percevoir par 100 kilos.
	Francs
1 ^o Beurre frais, salé ou fondu	15.00
2 ^o Poissons frais	exempt
3 ^o Lakerda et Tziri	4.00
4 ^o Sèches et cornets (murekkeb balighi, caracatiza)	8.00
5 ^o Maquereaux salés	2.00
6 ^o Moules et autres coquillages frais, homards frais et hultres fraîches	exempt
7 ^o Sésame en graine	3.00
8 ^o Lentilles, fèves, haricots, pois chiches (légumineux)	5.00
9 ^o Leblébi	2.00

Dénomination des marchandises.	Droit de douane à percevoir par 100 kilos.
	Francs
10° Salep	20.00
11° Tohoughen	1.50
12° Raisins et autres fruits frais	3.00
13° Raisins secs dits 'Tirsh'	2.00
14° Raisins secs dits 'Rasakis' et 'Sultanines'	6.00
15° Caroubes, figues sèches en paniers, en sacs et en chapelets	3.00
16° Figues en boîtes	30.00
17° Amandes en coques et sans coques; pistaches décor- tiquées et non, pistaches de pin (Tcham beyaz), noix et noisettes, abricots et autres fruits secs	6.00
18° Pestile et dattes	3.00
19° Pekmez et Bolamatche de raisin	3.00
20° Légumes séchés	4.00
21° Anis	3.00
22° Citrons, oranges, oranges amères, cédrats et grenades	3.00
23° Olives salées ou en saumure, en barils, en paniers ou en sacs	4.00
24° Helva, rahatlocoum et tahine	6.00
25° Gomme mastique et arabe	30.00
26° Câpres salées ou en saumure en coques	8.00
27° Paprika (a) non pilé	4.00
" (b) pilé	20.00
28° Écorces d'oranges, de citrons et d'oranges amères non sucrées, c'est-à-dire séchées à l'état naturel	6.00
29° Vallonnée, noix de galle, écorce de bois de chêne et de sapin	exempt
30° Graine jaune	"
31° Henné	5.00
32° (a) Colle végétale en poudre	5.00
(b) Colle forte	10.00
33° Raki (Mastika et Douziko) en barils et demi-jeannes, jusqu'à 15 % (Gay Lussac)	3.00
34° Raki (Mastika et Douziko) en barils et demi-jeannes, de 15 à 40 %	15.00
35° Chanvre et lin brut ou cardé	exempt
36° Cordes	10.00
37° Articles ordinaires de corderie tels que sangles, brides	20.00
38° Laine brute, peignée ou cardée	exempt
39° Tapis de laine de toute sorte ajustés ou non	50.00
40° Tapis ordinaires en poils autres que chèvre	24.00
41° Tapis de coton sans distinction de fabrication, blanchis, teints, ou tissés en couleurs ou imprimés	25.00

Dénomination des marchandises.	Droit de douane à percevoir par 100 kilos.
42° Soie brute ou grège et cocons de soie	exempt
43° Bottes vides rondes en blanc ordinaire servant de récipient au halva et locoum	”
44° Coke	”
45° (1) Meubles en bois tendre, simplement peints (même avec fleurs ou autres ornements en peinture ordi- naire) et combinés seulement avec tresses de paille ordinaire et ferrures	
(a) Bahuts, malles en bois tendre	3.50
(b) Autres meubles	5.00
(2) Meubles en bois incrusté de macre	18.00
(3) Meubles en bois doré ou bronzé en tout ou en partie	30.00
46° Opium	45.00
47° Poils d'animaux de toute sorte	exempt
48° Peaux brutes de moutons, agneaux, chèvres et chevreaux	”
49° Meules de moulin	2.00

Le vingt-sept mai, neuf juin, mil neuf cent deux.

Signé : TEVIK.

Signé : S. GROUITCH.

ANNEXE II.

Protocole Final.

Au moment de procéder à la signature du *Traité de Commerce* conclu à la date de ce jour entre le Royaume de Serbie et l'Empire Ottoman, les Plénipotentiaires soussignés ont fait les réserves et déclarations suivantes qui auront à former partie intégrante du *Traité* même :

1° Les dispositions concernant la perception de l'ob^obet sur la valeur des marchandises importées en Serbie, telles qu'elles sont déterminées dans le *Traité Austro-Serbe* du 28 juillet-9 août 1892, resteront en vigueur à l'égard des marchandises d'origine ottomane, pendant la durée du présent *Traité*.

2° Les marchandises importées en Serbie ne pourront être grevées, sous quelque dénomination que ce soit, de taxes perçues au profit de l'État ou des Communes autres que des droits de douane, des taxes accessoires prévues par l'art. 7 de l'impôt dit 'ob^obet' et des taxes de consommation lesquelles sont admises seulement pour les articles de consommation.

3° L'impôt de l'ob^obet pourra, comme par le passé, être perçu pendant la durée du présent *Traité*, après l'acquiescement du droit d'importation au taux maximum de 7 % de la valeur des produits industriels et de 1 % des matières premières.

Toutefois, le paiement de l' 'obet' ne pourra être exigé que pour des marchandises qui sont importées par des industriels ou par des négociants.

4° Le Gouvernement Serbe prendra des mesures pour que la perception des droits de douane et la perception de l' 'obet' se suivent immédiatement et que, par conséquent, les marchandises puissent être mises sans retard à la libre disposition de la partie intéressée.

5° Les articles de consommation sur lesquels des taxes de consommation pourront être prélevées à l'importation, soit pour le compte de l'État, soit pour celui des communes, sont les suivants : les boissons, les comestibles, les fourrages, les comestibles et les matières d'éclairage ainsi que les matériaux de construction. Toutes les autres marchandises seront exemptes, en Serbie, du paiement des taxes de consommation.

La perception de ces taxes sur lesdits articles de consommation, à l'importation en Serbie pourra s'effectuer, quand même ces articles n'y seraient pas produits. Si, toutefois, ces articles étaient produits en Serbie, ils devront être frappés de taxes internes équivalentes.

6° Le Gouvernement Royal de Serbie s'engage à ne pas augmenter pendant la durée du présent Traité, le taux de 'troscharina' actuellement perçu, à ne pas accorder à la production et à la fabrication indigènes des faveurs spéciales telles qu'elles résultent de l'abonnement, etc.

7° Dans certaines villes ou circonscriptions restreintes des taxes de consommation communales pourront être prélevées sur les articles de consommation importés de l'étranger : boissons, comestibles, fourrages, combustibles et matériaux d'éclairage, ainsi que matériaux de construction, à condition que les marchandises similaires qui y sont importées des autres parties du pays, ainsi que les marchandises similaires qui sont produites dans le rayon où le droit d'accise est établi, soient frappées des mêmes taxes.

8° Les dispositions qui précèdent ne sont applicables aux marchandises ottomanes que dans le cas où les provenances de tout autre pays sont soumises au même traitement.

9° Les simples coutures et ourlets sur les couvertures, tapis, rideaux, fichus et autres articles ajustés sont indifférents au point de vue de la tarification des tissus et autres étoffes.

10° Pour ce qui est de l'importation du raisin frais, les parties contractantes sont tenues de certifier au commencement de chaque saison que les lieux de production de ce raisin sont entièrement indemnes de toute maladie phylloxérique. Il sera procédé de même pour l'importation des plantes potagères et en général pour les plants.

11° Les formalités prescrites pour les expéditions d'importation une fois remplies au bureau de douane frontière l'importateur

sera dispensé de toutes autres formalités pour l'expédition de sa marchandise au lieu de destination.

Le vingt-sept mai, neuf juin, mil neuf cent deux.

Signé : TEVFIK.

Signé : S. GROUITCH.

ANNEXE III.

Carte de légitimation industrielle pour voyageurs de commerce.

Valable pour l'année . . .

Il est certifié par la présente que le Sieur . . . fait le commerce (possède une fabrique) de . . . sous la raison sociale est au service de la maison de commerce . . . en qualité de voyageur de commerce et que cette maison fait le commerce (possède une fabrique) de . . .

Le Sieur . . . désirant recueillir des commandes et faire des achats de marchandises pour le compte de la susdite raison sociale, ainsi que pour celui des raisons sociales suivantes dans le Royaume de Serbie et l'Empire Ottoman.

Il est certifié que . . . dite . . . raison . . . sociale . . . acquitte . . . dans son (leur) pays les droits réglementaires pour l'exercice de son (leur) commerce.

Le porteur de la présente carte de légitimation est autorisé à recueillir des commandes et à faire des achats de marchandises mais exclusivement en voyageant et seulement pour le compte de . . . dite . . . raison.

Il pourra porter avec lui des échantillons, mais non des marchandises. En recueillant des commandes et en faisant des achats, il aura à se conformer aux règlements en vigueur dans chaque État pour les voyageurs de commerce de la nation la plus favorisée, et il devra toujours être muni de la carte de légitimation.

(Endroit, date, signature et sceau de l'autorité qui délivre la carte.) (Signalement, domicile et signature du voyageur de commerce.)

DÉCLARATION.

A l'occasion de la signature de la Convention commerciale et en vue d'améliorer le règlement des questions pendantes ci-dessous indiquées, le Gouvernement Royal de Serbie, sur la demande de la S. Porte prend les engagements suivants, sous forme de note officielle à adresser le jour de l'échange des ratifications de la Convention par Son Excellence Monsieur le Représentant de Serbie à Constantinople à Son Excellence le Ministre des Affaires Étrangères de Sa Majesté Impériale le Sultan :

1° Les sentences rendues par les Tribunaux serbes et les arrêts émanant du Conseil d'État du Royaume en faveur des sujets

ottomans seront mises d'exécution dans l'espace d'un délai maximum d'une année ;

2° Les propriétaires musulmans de forêts (courous) sises en Serbie, ainsi que ceux qui possédaient des immeubles dans l'enceinte fortifiée de Nisch seront indemnisés par le Gouvernement Royal sur la base des précédents analogues et des titres reconnus authentiques et confirmés comme tels par le Defter-Khané. Le règlement de ces réclamations relatives à des propriétés d'émigrés se trouvant encore en suspens sera terminé dans un délai maximum de deux ans.

Signé : TEVFIK.

Signé : S. GROUTCH.

TEXTE LIV⁴.

Arrangement douanier 5 Ram. 1318.
avec la Bulgarie. 27 nov. 1900.

Modifications à apporter aux tarifs douaniers de l'Empire Ottoman et de la Principauté de Bulgarie et de la Roumédie Orientale :

1° Les marchandises d'origine et de manufacture ottomanes entreront en Bulgarie et dans la Roumédie Orientale en franchise de droits de douane.

De même, les marchandises d'origine et de manufacture bulgares entreront en franchise de droits de douane dans la capitale et dans toutes les provinces de l'Empire Ottoman.

2° Il est cependant convenu que le petit bétail, c'est-à-dire les moutons, brebis, agneaux, boucs, chèvres, chevreaux et porcs, le froment tendre et dur, le seigle, l'épeautre, le maïs, l'orge, l'avoine et le millet, ainsi que les farines de ces diverses céréales continueront à payer à leur entrée dans l'Empire Ottoman le droit de douane de huit pour cent (8%) *ad valorem*.

De même, les savons à blanchir et à laver, les peaux et produits de la peausserie, c'est-à-dire les peaux brutes et préparées et les cuirs de tous genres, ainsi que les filés de coton payeront à leur entrée dans la Bulgarie et la Roumédie Orientale le droit de douane de huit pour cent (8%) *ad valorem*.

3° Le sel, le tabac et les boissons alcooliques de toutes espèces, comme alcool, eaux-de-vie, liqueurs, vins, bières, etc., seront exclus des présentes modifications et resteront soumis au régime actuellement en vigueur ou à tout autre régime spécial suivant la convenance de l'Empire et de la Principauté.

4° La Bulgarie n'imposera pas des droits d'accise le halva, le locoum, les bonbons, le nougat, les olives en paniers et en barils, toutes les huiles alimentaires en fûts, outres et cruches, les poissons frais, séchés, salés et fumés, toutes sortes de légumes frais ou secs, les fruits frais et secs, tahin, sésame, cuir pour semelles, les

savons non parfumés, les mouchoirs à tête dits yammas, tous les tissus de lin, coton, laine et soie, la cire, la vallonée et les bois de construction.

5° Les marchandises d'origine et de manufacture ottomanes ne payeront en Bulgarie et dans la Roumélie Orientale ni droit d'octroi ni autres taxes, excepté ceux payés actuellement par les produits similaires d'origine ou de manufacture indigènes.

De même les marchandises d'origine bulgare et de la Roumélie Orientale ne payeront à leur entrée en Turquie aucun autre droit ou taxe que ceux payés pour les produits indigènes de l'Empire.

6° Aucune nouvelle taxe ni aucune augmentation de droit ne devra être imposée sur les marchandises provenant de l'Empire, ni sur celles provenant de la Principauté de Bulgarie et de la Roumélie Orientale.

7° Les produits de l'Empire Ottoman et de la Principauté de Bulgarie et de la Roumélie Orientale, pour pouvoir jouir de la franchise de droits, en conformité des présentes modifications, devront être accompagnés d'un certificat d'origine délivré par le maire de la communauté d'origine pour les marchandises n'ayant pas une valeur de plus de trois cents francs; pour celles ayant une valeur supérieure à trois cents francs, le certificat devra être délivré dans l'Empire Ottoman par le Mutessarif ou par l'autorité administrative supérieure du district, et en Bulgarie et dans la Roumélie Orientale par le sous-préfet ou par l'autorité administrative supérieure du lieu d'origine.

Les certificats d'origine ottomane en Bulgarie et dans la Roumélie Orientale et les certificats d'origine bulgare et de la Roumélie Orientale en Turquie, seront exemptés de tous droits de timbre ou d'enregistrement.

8° Les présentes modifications entreront en vigueur le quinze décembre 1900 (v. s.) au plus tard, et demeureront en vigueur jusqu'à la dénonciation par le Gouvernement Impérial ou par la Principauté.

Cependant il est convenu que les présentes modifications ne cesseront leur effet qu'après neuf mois à partir de la date de dénonciation.

Signé : NEJIB.

Signé : T. IVANTCHOFF.

TEXTE LIV⁵.

Arrangement entre l'Adm.

des Contr. Ind. de l'Empire Djem. I 1308. State Pra., vol. 82,
Ottoman et l'Adm. des 6-18 déc. 1890. p. 752.
Douanes Égyptiennes.

[Sanctionné par Iradé du 21 Reb. II 1308-22 nov. 1890.]

Considérant qu'il y a lieu de mettre un terme aux fréquentes contestations qui surgissent entre l'Administration des Contribu-

tions indirectes de l'Empire et l'Administration des Douanes égyptiennes au sujet de la perception des droits de douane ;

Considérant qu'il est de l'intérêt des deux Administrations de sauvegarder et d'assurer leurs recettes respectives en prenant pour base le principe de prélèvement des droits de douane dans le pays de consommation, sans toutefois porter atteinte aux stipulations des Traités ;

Vu l'Iradé Impérial du 4 Ram. 1307 ; 11-23 avr. 1890 sanctionnant ce principe, il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1^{er}. Les marchandises de provenance étrangère exportées de l'Égypte à destination d'une autre partie de l'Empire, et *vice versa*, sont accompagnées, comme par le passé, d'une 'Raftieh Hasbieh' constatant l'acquiescement des droits de douane. A l'arrivée de ces marchandises au lieu de destination, indiqué dans la 'Raftieh,' la douane locale établira les droits d'entrée à percevoir d'après le système en vigueur soit en Égypte, soit dans le reste de l'Empire.

Dans ce but, la douane constatera la valeur, à l'échelle de débarquement, de la marchandise au jour du dédouanement si celle-ci est taxée *ad valorem*, ou elle appliquera la classification et les droits fixes du tarif, si la marchandise est tarifée, dans le cas où les droits à percevoir à la douane d'arrivée sont supérieurs à ceux perçus par la douane d'expédition et mentionnés dans la 'Raftieh,' la douane d'arrivée percevra pour son propre compte l'excédent constaté.

Si, au contraire, les droits d'entrée à percevoir à la douane d'arrivée, étaient inférieurs à ceux prélevés par la douane d'expédition, celle-ci ne sera tenue à aucun remboursement aux propriétaires de ces marchandises.

Art. 2. Les 'Raftiehs' qui auront été délivrées comme il vient d'être indiqué à l'article précédent, seront enregistrées, avec soin, par chacune des deux administrations dans un compte courant qui sera tenu spécialement à cet effet.

Dans ce compte courant, la Turquie sera créditée et l'Égypte sera débitée pour les marchandises expédiées en Turquie après paiement des droits dans un port égyptien, et l'Égypte sera créditée et la Turquie sera débitée pour les marchandises expédiées en Égypte, après paiement des droits dans un port turc.

Les enregistrements dans le compte-courant s'effectueront d'après les règles suivantes :

Si les droits indiqués dans la 'Raftieh' sont égaux ou inférieurs à ceux constatés par la douane de destination ils seront inscrits sans changement dans le compte courant.

Si, par contre, les droits indiqués dans la 'Raftieh' sont supérieurs à ceux établis par la douane de destination, celle-ci ne fera figurer au compte courant, au débit de l'autre Administration douanière, que les montants réduits.

De cette façon chacune des deux Administrations centrales n'encaissera que les sommes qui lui reviennent légalement et qu'elle aurait encaissées si les marchandises consommées dans sa circonscription lui seraient parvenues directement de l'étranger.

Tous les trois mois, les Directions centrales de ces deux Administrations établiront la balance des débits et crédits, et celle d'entre elles qui aurait encaissé la somme la plus forte, versera intégralement à Constantinople ou à Alexandrie, la différence à l'autre en monnaie d'or (livres turques ou égyptiennes, suivant le cas).

Les excédents provenant de la différence des estimations ou des tarifs en vigueur, qui auront été prélevés par l'une ou l'autre de ces deux Administrations, ainsi qu'il a été dit à l'art. 1^{er}, ne seront pas portés dans le compte courant mais resteront acquis à l'Administration qui les aura perçus.

Art. 3. Les marchandises produites du sol ou de l'industrie de l'Égypte ou des autres parties de l'Empire, transportées par terre ou par mer à une ville ou échelle de l'autre partie, seront dorénavant assujetties aux droits de douane dans le pays où elles seront consommées.

Ces droits seront perçus d'après le système le plus favorable appliqué dans l'une ou l'autre partie aux marchandises similaires de provenance étrangère; c'est-à-dire que ces produits seront soumis à l'estimation et au paiement d'un droit *ad interim* si les articles similaires de provenance étrangère sont taxés *ad valorem* et qu'ils seront classifiés et taxés d'après le tarif le plus favorable si les articles similaires de provenance étrangère sont tarifés.

Jusqu'à la mise en application des nouveaux Traités de Commerce les droits *ad valorem* à percevoir tant en Égypte que dans les autres parties de l'Empire seront de 8 %.

Les 'Raftiehs' qui ci-devant accompagnaient les marchandises indigènes seront remplacés par des 'Ilmouhabers' contenant tous les renseignements utiles pour la constatation de l'origine et de l'identité des marchandises expédiées.

Art. 4. Les marchandises, produites du sol ou de l'industrie de l'Égypte, expédiées dans les autres parties de l'Empire et *vice versa*, ne seront pas soumises au droit d'exportation.

Art. 5. Les stipulations contenues dans le présent arrangement ne s'appliquent pas aux tabacs et tobacs sous toutes leurs formes, au sel ou natron, au 'hachich,' à la poudre, aux armes blanches ou de guerre, ou à tous autres articles prohibés ou faisant l'objet d'un régime spécial, soit en Égypte, soit dans les autres parties de l'Empire.

Art. 6. Un règlement spécial sera élaboré, d'un commun accord, par les deux Administrations et déterminera le mode de la délivrance des 'Raftiehs' pour les marchandises de provenance étrangère, les conditions dans lesquelles elles pourront être acceptées et le modèle et la tenue des registres devant servir à l'établissement du compte courant.

Art. 7. Les dispositions du présent arrangement entreront en vigueur à partir du 1-13 octobre 1890⁽¹⁾ : toutefois, en ce qui concerne les marchandises arrivant dans les ports de l'Égypte ou des autres parties de l'Empire, ces dispositions ne seront applicables qu'en tant que ces marchandises auront été expédiées avec des 'Raftiehs' ou 'Imouhabers' délivrés à partir du 1-13 octobre 1890.

Art. 8. Toutes les dispositions contraires au présent arrangement sont et demeurent abrogées.

Signé : HASSAN FEHMI.

Signé : ORNSTEIN.

(¹) La mise en application a été fixée au 20 déc. 1890-1^{er} janv. 1891.

FIN DU TROISIÈME VOLUME ET DE LA PREMIÈRE PARTIE.

OXFORD
PRINTED AT THE CLARENDON PRESS
BY HORACE HART, M.A.
PRINTER TO THE UNIVERSITY

