

# LA LETTONIE

Pays de Transit  
et d'Exportation



Édité par le Bureau Letton d'Informations, à Paris

1924

# LA LETTONIE

Pays de Transit  
et d'Exportation



# TABLE DES MATIÈRES

---

	Pages
<b>I. La Lettonie, pays de transit.</b> . . . . .	5
Les ports lettons : Le port de Riga. . . . .	6
Le port de Liepaja (Libau) . . . . .	7
Le port de Ventspils (Vindau) . . . . .	8
Distance des ports lettons aux principaux centres de commerce russes. . . . .	9
Exportations et importations par les ports lettons avant la guerre . . . . .	10
Trafic des bateaux dans les ports lettons . . . . .	12
Loi sur les ports francs. . . . .	17
Loi relative au jaugeage des navires . . . . .	21
Loi sur les droits de navigation . . . . .	24
Loi relative à l'enregistrement des navires. . . . .	25
Matériel des chemins de fer. . . . .	30
Le transit russe . . . . .	31
Le règlement du transit du bois russe . . . . .	32
Instruction sur l'ordre du passage, etc. . . . .	33
Accord passé entre la Lettonie et la Lithuanie. . . . .	36
<b>II. La Lettonie, pays d'exportation.</b> . . . . .	39
L'inventeur de l'économie rurale . . . . .	39
L'emploi des machines agricoles. . . . .	40

	Pages
Les ressources de la Nation. . . . .	41
Situation économique et financière. . . . .	42
Les importations. . . . .	42
Les exportations. . . . .	43
Règlement relatif à l'octroi de zones franches . . . . .	44
<i>Annexe</i> : Traité de commerce et de navigation conclu avec la Grande-Bretagne . . . . .	46



## I. La Lettonie — pays de transit.

---

L'importance de la Lettonie dans le monde provient de son avantageuse position géographique qui en fait le pays de transit par excellence, la route naturelle la plus commode pour les États trafiquant avec la Russie. Avant la guerre, près du quart des importations et des exportations russes (58 millions de livres sterling) passait par les ports lettons, particulièrement par ceux de Riga, de Ventspils (Vindau) et de Liepaja (Libau). La valeur du commerce extérieur de Riga l'emportait sur la valeur du commerce extérieur de Petrograd.

Les statistiques d'avant guerre ne peuvent certes pas servir à apprécier l'importance à venir de ports isolés au point de vue du commerce international futur. La guerre mondiale a introduit des changements fondamentaux dans la puissance économique des différents États et de leurs relations commerciales; elle a changé les frontières et a créé un certain nombre de nouveaux États indépendants. Toutefois, les chiffres des statistiques d'autrefois ont leur importance. Ils montrent la capacité de ces ports pour le commerce et leur importance dans le commerce international, grâce à leur situation géographique.

Il ne sera donc pas sans intérêt de donner rapidement les raisons de la grande importance des ports lettons au point de vue du trafic international et de voir l'équipement de ces différents ports pour la navigation et le commerce.

Les ports lettons ont sur les autres ports de la Baltique l'avantage de leurs relations plus directes par voies ferrées avec les centres commerciaux et industriels de la Russie. En outre, ils sont plus accessibles pendant l'hiver. Les ports de Ventspils (Vindau) et de Liepaja (Libau) sont pratiquement libres de glace toute l'année, et Riga n'est en général fermé à la navigation que pendant quatre semaines. De 1892 à 1911, le port de Riga a été gelé, en moyenne 37 jours par an, le port esthonien de Reval, de 1895 à 1908 en moyenne 46 jours par an.

## Les ports lettons

---

### I. Le port de Riga.

Riga est situé par 24° 6' de longitude est et de 56° 57' de latitude nord, sur les deux rives de la Duna (Daugawa), à une distance de 13 kilomètres de la mer. Par chemin de fer, Riga est à 930 kilomètres de Moscou. Riga est relié à la région de la Volga et aux fertiles régions de la terre noire russe par la ligne Riga-Tsarytyn. L'importance de Riga, comme port, a été accrue par l'ouverture de la ligne Crustpils-Moscou et du transsibérien.

La surface des eaux navigables dans les limites de la ville est de 825 hectares (Hambourg : 994).

Les quais ont une longueur totale de 43.000 pieds et la profondeur du mouillage est de 12 à 13 pieds sur une longueur de 7.000 pieds, de 19 à 22 dans les autres parties. Les navires ayant un tirant d'eau de 24 pieds peuvent jeter l'ancre dans le port extérieur de Boldeera.

L'outillage du port permet de charger et de décharger jusqu'à 1.000 wagons par jour.

De plus, ce port est situé à l'embouchure de la Duna (Daugawa); il est donc le centre de répartition des marchandises expédiées par voies fluviales de la Duna supérieure et de ses affluents. L'importance de la Duna comme fleuve sera encore accrue quand, avec la régularisation de son cours et l'utilisation de la force de ses chutes d'eau, un trafic plus intense sera devenu possible. Grâce à sa précieuse situation géographique, Riga était aussi, avant la guerre, un grand centre industriel, employant à peu près 100.000 ouvriers.

Finalement, la ville de Riga a une grande valeur commerciale pour la Lettonie. Par sa situation sur le golfe de Riga, qui s'enfonce profondément dans l'intérieur des terres, Riga occupe une position centrale dans le pays et est relié avec tous les chemins de fer de Lettonie.

Les difficultés de la navigation dans le port de Riga pendant un ou deux mois d'hiver ne présentent pas de véritables inconvénients. L'expérience d'avant la guerre a démontré qu'avec l'aide des briseurs de glace, l'embouchure de la rivière et le chenal principal peuvent rester ouverts à la navigation. L'entrée du port est indiquée par un certain nombre de phares. L'étendue des eaux du port de Riga est de 8.900 acres et comprend la Duna et ses diverses voies d'eau sur une étendue de 36 kilomètres. Le port est divisé en deux parties, nettement différentes l'une de l'autre, séparées par le pont du chemin de fer à 16 kilomètres de l'embouchure de la Duna. La partie supérieure est un port pour les bois de construction qui peut contenir 15.000 trains de bois à la fois. La partie inférieure est consacrée au trafic maritime.

Tous les quais du port sont reliés par des voies ferrées. En plus des dépôts situés sur ces quais, un grand nombre de greniers publics se trouvent dans la ville elle-même qui peuvent contenir environ 200.000 tonnes.

On peut effectuer les réparations des navires, soit dans les ateliers du Comité de la Bourse de Riga, soit dans la cale sèche de Bolderaa.

## II. Le port de Liepaja (Libau).

Le second port letton, Libau, est situé par 21° 0' de longitude et de 56° 3' de latitude nord. Dès le XIII<sup>e</sup> siècle, Libau avait une grande importance commerciale. De 1697 à 1703, le port fut reconstruit à peu près sous la forme qu'il a maintenant. Le commerce de Libau brilla d'un éclat particulier lors de l'ouverture du chemin de fer Libau-Riga. En 1911, on construisit deux éleveurs; après les travaux effectués à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, Libau comprit un port d'hiver et un avant-port.

Le port extérieur a 32,8 pieds de profondeur.

Le port de la ville, 11.703 pieds de quais, et de 19,5 à 23 pieds de profondeur.

Le port d'hiver, 5.077 pieds de quais et 23 pieds de profondeur.

Le nouveau port, 2.309 pieds de quais et 26 pieds de profondeur.

Le vieux port militaire, 2.821 pieds de quais et 30 pieds de profondeur.

Le port ne gèle pas en hiver.

L'outillage du port permet de charger et de décharger jusqu'à 800 wagons par jour. On l'améliore toujours. Dans le port de Libau se trouvent deux grues flottantes (130 tonnes et 35 tonnes).

L'entrée du port de Libau est indiquée par trois phares. Le port extérieur est protégé par d'immenses brise-vagues, dont la longueur totale dépasse 8 kilomètres 500. La partie du port la plus ancienne est longue de 1 kilomètre 850, elle réunit le lac de Libau au port extérieur. C'est encore la partie la plus fréquentée par la navigation. Les deux rives sont des quais de granit, pourvus de grues publics, de deux élévateurs. La capacité totale des dépôts de Libau est d'environ 250.000 tonnes. Le port possède aussi des grues flottantes.

Si l'on tient compte que tout le territoire de l'ancien port militaire est pourvu de voies ferrées, que sur toute la rive gauche du canal, il ne se trouve aucun bâtiment et que cet espace peut servir à l'agrandissement du port, on entrevoit la possibilité de créer un port affecté au commerce de transit. On a déjà, sur l'initiative du Comité de la Bourse de Riga, pris quelques mesures en vue de la réalisation de ce projet.

### III. Le port de Ventspils (Vindau).

Vindau (Ventspils) est situé par 21°, 32' de longitude est et 57° 24' de latitude nord. Vindau se trouve sur la rive gauche de la Vindava, à l'endroit même où ce fleuve se jette dans la mer Baltique.

Profondeur du mouillage près des quais d'exportation et d'importation : 25 pieds.

L'outillage du port permet de charger et de décharger 500 wagons par jour.

Vindau est relié avec la Russie par la voie ferrée Vindau-Moscou-Rybinsk. On y a construit deux jetées d'une longueur de 1.500 à 2.000 mètres, un élévateur pouvant contenir 30.000.000 de kilogrammes de grains et une glacière pour 50.000 tonneaux de beurre. En 1912, le commerce de Vindau atteignait 122.800.000 roubles-or.

Quelques chiffres permettront de juger, d'une façon plus nette, de l'importance commerciale croissante de Vindau.

Valeur des marchandises exportées par le port de Vindau :

	Francs-or.
En 1901, jusqu'à l'ouverture du chemin de fer .....	5.300.000
En 1902, après l'ouverture du chemin de fer .....	66.250.000
En 1910, après la construction de l'élevateur et de la glacière .....	238.500.000
En 1912, après l'approfondissement du port .....	344.500.000

En 1901, 169 vapeurs sont entrés dans le port de Vindau ; en 1912, 806.

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le Gouvernement russe a dépensé, pour la réorganisation du port, 3 millions et demi de roubles, mais, dès la cinquième année après l'achèvement des travaux, la douane de Vindau encaissait une recette annuelle de 3.118.000 roubles et, dans l'espace de cinq ou six ans, le Gouvernement était remboursé de ses 3 millions et demi de roubles et des intérêts.

Les événements de la grande guerre ont arrêté le développement du port de Vindau. Après un bombardement violent du côté de la mer, les Allemands ont occupé la ville le 5 juillet 1915. En battant en retraite, l'armée russe a détruit les quais et la grande grue et endommagé l'élevateur et la glacière. Mais, actuellement, le Gouvernement letton a pris toutes les mesures nécessaires pour rétablir le port.

De même qu'avant la guerre, à l'heure actuelle, dans la Lettonie indépendante, le port de Vindau est appelé à jouer le rôle d'avant-port de Riga, non seulement pendant les mois d'hiver, mais pendant toute l'année, car le port de Vindau ne gèle pas l'hiver et il est assez profond pour être accessible aux grands navires de l'Océan.

### **Distances des ports lettons aux principaux centres de commerce russes**

Les quelques chiffres suivants serviront à faire voir l'étendue de la zone d'action des ports lettons :

Riga-Rybinsk .....	973 km.	(604.7 milles)
Riga-Moscou .....	930 »	(578.0 » )

Riga-Orel .....	1008 km.	(626.5 milles)
Riga-Samara .....	1991 »	(1237.4 » )
Riga-Tsarytzin .....	1915 »	(1190.1 » )
Riga-Ekaterinburg .....	2696 »	(1669.0 » )
Riga-Chelyabinsk .....	2932 »	(1822.0 » )

La distance de Vindau à ces sept villes russes par voies ferrées est de 164 km. (102.1 milles) de plus que de Riga. Momentanément, pendant les réparations du pont du chemin de fer sur la Duna, à Kreutshbourg, la voie ferrée qui part de Vindau passe par Riga ; la distance de Vindau à Riga est de 208 km. (129,3 milles). La distance par chemin de fer de Libau à Riga est de 230 km. (143.2 milles).

De Libau, les distances sont les suivantes :

Libau-Vilna .....	383 km.	(236.8 milles)
Libau-Minsk .....	575 »	(357.4 » )
Libau-Kursk .....	1339 »	(832.2 » )
Libau-Karkov .....	1426 »	(886.3 » )
Libau-Roumey .....	1149 »	(714.1 » )

### Exportations et importations par les ports lettons avant la guerre

Pour montrer l'importance des ports lettons dans le commerce de transit, il peut être intéressant de citer quelques chiffres d'avant-guerre sur les exportations et importations par les différents ports lettons. Voici les chiffres d'exportations pour la période 1904-1913, d'après la statistique officielle russe :

Marchandises	Exportation totale russe (en tonnes)	Par les ports baltiques, ports lettons compris (en tonn.)	% de l'export. totale	Par les ports lettons (en tonn.)	% de l'exportation totale
Céréales .	78.614.721	11.477.095	14,5	5.935.834	7,48
Lin .....	2.644.599	1.852.028	70,05	1.504.795	56,8
Chanvre .	584.407	215.649	36,91	215.444	36,85
Linettes .	1.174.252	816.239	69,65	500.800	42,38
Oeufs ...	2.041.303	1.074.824	52,61	796.158	39,54
Beurre ..	568.715	551.384	96,81	446.434	78,87
Peaux ....	379.471	294.996	77,56	255.715	66,21
Bois ....	60.969.253	26.622.488	43,39	16.208.045	26,64

Dans la même période les importations ont atteint les chiffres ci-dessous :

Marchandises	Importation totale russe	Par les ports baltiques	% de l'imp. totale	Par les ports lettons	% de l'imp. totale
Fonte . . . . .	223.692	131.143	62,75	45.554	17,5
Fer . . . . .	320.698	166.720	51,9	44.358	14,1
Houille . . . . .	43.719.472	30.970.134	71,0	8.273.036	18,85
Acier . . . . .	152.683	109.618	72,3	70.419	44,95
Coton . . . . .	1.909.999	1.070.614	56,1	155.312	8,7
Machines . . . . .	2.077.833	834.863	39,9	624.620	29,6
Plomb . . . . .	432.788	364.056	84,15	87.062	20,15
Harengs . . . . .	2.488.820	1.680.948	66,3	1.006.616	43,4

L'importance de la Lettonie dans le commerce de transit apparaît clairement si l'on compare le tonnage des marchandises ayant été transitées de 1908 à 1913 par les principaux ports de la Baltique, à savoir Riga (principal port de Lettonie), Reval (principal port d'Esthonie) et Pétrograd (principal port de Russie).

Marchandises	Riga	Reval	Petrograd
Céréales . . . . .	1.179.583	624.720	2.506.560
Lin . . . . .	634.450	92.206	9.828
Chanvre . . . . .	102.034	—	—
Linettes . . . . .	190.505	29.862	105.687
Oeufs . . . . .	413.444	—	166.377
Beurre . . . . .	21.901	1.441	68.307
Peaux . . . . .	108.832	1.605	12.597
Bois . . . . .	6.853.437	46.996	6.605.502

Les chiffres des importations, pour la même période, sont les suivants :

Marchandises	Riga	Reval	Petrograd
Fonte . . . . .	13.694	15.791	55.825
Fer . . . . .	26.749	10.320	38.543
Houille . . . . .	3.782.061	1.219.528	11.094.414
Acier . . . . .	30.615	4.570	18.150
Coton . . . . .	52.221	229.524	162.691
Machines . . . . .	168.604	36.676	97.005
Plomb . . . . .	44.588	19.460	135.811
Harengs . . . . .	171.733	30.664	316.242

Avant la guerre, le montant du commerce extérieur des ports de Riga, Liepaja et Ventspils était fort élevé. En 1913, il atteignait 585 millions de roubles-or, c'est-à-dire 24,5 % ou près du quart de la totalité du commerce extérieur de la Russie, les exportations comptant pour 348 millions de roubles-or, soit 28 % de toutes les exportations russes, et les importations pour 237 millions de roubles-or, soit 20,6 % de toutes les importations russes. En 1913, 6 millions de tonnes de marchandises ont passé par ces ports, qu'ont touchés 11.540 navires.

### **Trafic des bateaux dans les ports lettons**

Le commerce extérieur passant par les ports lettons après la guerre atteint à peu près le dixième des chiffres d'avant-guerre. Les tableaux suivants indiquent le nombre de navires, avec leur tonnage pour les années 1921 et 1922.

## Données sur le trafic des bateaux dans les ports lettons en 1921

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre des bateaux	Tonnage net	Nombre des bateaux	Tonnage net
<i>Port de Riga</i>				
Janvier . . . . .	22	11.227	21	9.802
Février . . . . .	1	493	7	4.161
Mars . . . . .	19	8.284	10	3.466
Avril . . . . .	64	34.134	71	34.096
Mai . . . . .	100	17.687	90	18.913
Juin . . . . .	107	25.782	110	20.908
Juillet . . . . .	130	30.739	127	29.466
Août . . . . .	170	39.718	149	37.369
Septembre . . . . .	151	40.467	162	42.606
Octobre . . . . .	133	44.347	121	40.401
Novembre . . . . .	90	49.915	81	37.436
Décembre . . . . .	62	39.108	69	52.163
<i>Port de Libau (Liepaja)</i>				
Janvier . . . . .	52	16.657	57	18.917
Février . . . . .	84	38.407	80	36.837
Mars . . . . .	87	41.512	87	43.619
Avril . . . . .	106	56.731	107	53.578
Mai . . . . .	80	26.030	76	25.757
Juin . . . . .	52	26.082	64	28.822
Juillet . . . . .	67	38.807	65	33.429
Août . . . . .	74	34.357	75	38.711
Septembre . . . . .	56	29.554	51	31.549
Octobre . . . . .	64	33.356	67	34.162
Novembre . . . . .	65	34.228	58	32.302
Décembre . . . . .	47	28.893	49	29.263
<i>Port de Vindau (Ventspils)</i>				
Janvier . . . . .	9	5.443	10	5.560
Février . . . . .	5	2.460	3	2.176
Mars . . . . .	10	3.339	11	4.582
Avril . . . . .	10	2.077	9	1.279
Mai . . . . .	16	1.493	18	2.244
Juin . . . . .	22	2.373	15	1.948
Juillet . . . . .	18	2.811	19	3.004
Août . . . . .	21	2.831	20	2.349
Septembre . . . . .	23	3.565	13	3.412
Octobre . . . . .	29	3.031	23	2.499
Novembre . . . . .	26	4.082	28	4.052
Décembre . . . . .	21	4.326	15	3.419

## Données sur le trafic des bateaux dans les ports lettons en 1922

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre des bateaux	Tonnage	Nombre des bateaux	Tonnage
<i>Port de Riga</i>				
Janvier . . . . .	32	19.300	49	33.000
Février . . . . .	»	»	»	»
Mars . . . . .	»	»	1	800
Avril . . . . .	42	29.200	24	16.200
Mai . . . . .	146	66.700	157	70.800
Juin . . . . .	199	63.600	182	52.500
Juillet . . . . .	200	62.300	229	73.300
Août . . . . .	214	72.300	210	68.800
Septembre . . . . .	156	50.200	149	52.700
Octobre . . . . .	167	69.900	163	64.200
Novembre . . . . .	130	55.300	127	57.400
Décembre . . . . .	96	64.400	81	51.900
<i>Port de Libau (Liepaja)</i>				
Janvier . . . . .	58	39.200	44	23.700
Février . . . . .	20	20.200	30	27.000
Mars . . . . .	41	45.100	33	38.800
Avril . . . . .	65	63.000	76	73.900
Mai . . . . .	78	37.000	77	33.100
Juin . . . . .	78	35.400	83	35.800
Juillet . . . . .	93	39.500	91	38.400
Août . . . . .	107	40.400	104	45.600
Septembre . . . . .	103	44.500	94	38.200
Octobre . . . . .	103	37.900	105	40.600
Novembre . . . . .	73	41.500	75	32.700
Décembre . . . . .	66	35.400	69	51.000
<i>Port de Vindau (Ventspils)</i>				
Janvier . . . . .	46	20.600	25	9.100
Février . . . . .	21	10.800	29	14.900
Mars . . . . .	86	56.700	75	46.300
Avril . . . . .	69	43.000	83	54.000
Mai . . . . .	46	20.800	49	21.100
Juin . . . . .	43	15.800	40	19.600
Juillet . . . . .	37	10.700	47	13.500
Août . . . . .	38	14.000	37	12.300
Septembre . . . . .	39	15.400	41	16.800
Octobre . . . . .	36	11.300	32	10.100
Novembre . . . . .	35	16.400	31	13.900
Décembre . . . . .	38	18.700	37	24.100

## Données sur le trafic des bateaux dans les ports lettons en 1923

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre des bateaux	Tonnage net	Nombre des bateaux	Tonnage net
<i>Port de Riga</i>				
Janvier . . . . .	75	49.463	85	59.783
Février . . . . .	13	10.138	31	23.951
Mars . . . . .	»	»	»	»
Avril . . . . .	83	56.608	38	24.191
Mai . . . . .	195	79.558	230	92.877
Juin . . . . .	237	87.612	241	51.561
Juillet . . . . .	266	80.710	266	84.290
<i>Port de Libau (Liepaja)</i>				
Janvier . . . . .	68	34.423	68	35.422
Février . . . . .	57	32.614	49	30.170
Mars . . . . .	79	43.501	83	45.040
Avril . . . . .	81	45.457	72	33.218
Mai . . . . .	90	28.710	100	41.215
Juin . . . . .	93	1.261	95	36.713
Juillet . . . . .	88	49.564	92	45.029
<i>Port de Vindau (Ventspils)</i>				
Janvier . . . . .	37	15.511	36	14.061
Février . . . . .	32	14.548	32	16.156
Mars . . . . .	57	38.800	50	31.334
Avril . . . . .	51	26.149	61	33.086
Mai . . . . .	65	17.214	65	16.042
Juin . . . . .	61	25.712	62	28.207
Juillet . . . . .	51	15.855	52	15.132

### Navires entrés dans les ports lettons Riga, Libau, Vindau en 1921 et 1922 par nationalités

NATIONALITÉS	1922		1923 Janvier-Juillet	
	NOMBRE	TONNAGE	NOMBRE	TONNAGE
Lettonie . . . . .	859	106 496	1 265	173.029
Angleterre. . . . .	145	117.332	164	158.794
Allemagne. . . . .	587	194 242	585	293 954
Danemark . . . . .	170	197 927	260	299.784
Suède. . . . .	87	26.868	139	53.121
Norvège. . . . .	61	45.675	161	118.514
Finlande. . . . .	43	12.683	34	9.116
Territoire de Dantzig . . . . .	18	5.677	14	5.407
— de Memel. . . . .	11	1.488	7	1.768
Hollande . . . . .	31	16.564	28	15.152
États-Unis . . . . .	10	23.294	18	57.471
France. . . . .	11	11 907	28	31.475
Belgique. . . . .	3	11.287	3	7.910
Autriche. . . . .	1	46	»	»
Esthonie. . . . .	58	12.045	48	6.442
Pologne. . . . .	3	579	10	1.949
Lithuanie . . . . .	5	492	»	»
Russie. . . . .	1	248	37	48.122

## Loi sur les ports francs

---

Dans le but de stimuler le commerce, l'industrie et la navigation lettone et le développement du commerce international à travers la Lettonie, l'Assemblée Constituante, dans sa séance du 20 mai 1921, a ratifié une loi sur les ports francs. Cette loi autorise non seulement l'emmagasinage, le chargement, le déchargement des marchandises, la construction de magasins, mais encore l'établissement de chantiers de constructions maritimes. Les ports francs sont considérés comme extra-territoriaux pour les accises, les droits de douane, les licences commerciales et les impôts. Les affaires effectuées sur le territoire des ports francs sont également exemptes du droit de timbre. Des monopoles peuvent être cédés à des sociétés, même avec la participation de capitaux étrangers. Les actionnaires des sociétés établies pour l'administration des ports francs, s'ils sont citoyens de pays étrangers et vivent à l'étranger, sont dispensés de payer l'impôt sur les dividendes qu'ils ont reçus d'après les bénéfices de la société.

Un projet de loi a été déposé à l'Assemblée constituante pour la transformation des ports lettons en ports francs. La Commission compétente de l'Assemblée constituante a déjà adopté ce projet de loi.

### Loi sur les ports francs

**adoptée dans la Session plénière de l'Assemblée constituante lettone  
le 20 mai 1921**

ARTICLE PREMIER. — Pour développer le commerce, l'industrie et la navigation lettone, ainsi que le transit international par la Lettonie, des ports francs doivent être créés en Lettonie.

ART. 2. — Le port franc comprend le territoire muni d'un enclos avec les eaux correspondantes, où les marchandises sont chargées, déchargées et gardées, et où les maisons et dépôts, chantiers et fabriques sont construits.

ART. 3. — Les ports francs sont exterritoriaux au point de vue des accises, patentes et impôts communaux. Les affaires traitées dans le port franc sont exemptes des droits de timbre.

ART. 4. — Les ports francs en Lettonie peuvent être construits et exploités par l'État à l'aide de ses propres moyens, ou bien leur construction et leur exploitation peuvent être confiées aux institutions communales, aux Comités de Bourse ou à des Sociétés à monopole, sans exclure la participation de capitaux étrangers, le Gouvernement prenant part à l'entreprise ou se bornant à la surveiller.

Les frontières territoriales de chaque port franc, le mode d'organisation et d'exploitation ainsi que les règlements ou contrats, doivent être confirmés par voie législative.

ART. 5. — Les actionnaires et membres des sociétés qui seront fondées pour la construction et l'exploitation des ports francs sont exempts du paiement de l'impôt sur le revenu pour le dividende qui leur revient par suite des bénéfices de la société, dans le cas où ils habitent à l'étranger.

ART. 6. — Les concessions pour la construction et l'exploitation des ports francs doivent être accordées pour un délai fixe.

ART. 7. — La surveillance de police dans les ports francs est exécutée par la police, en se basant sur une instruction spéciale dressée par le Ministère de l'Intérieur, d'accord avec l'administration du port franc.

ART. 8. — Les employés de l'Administration douanière locale ont le droit d'entrer librement, à chaque instant, dans toutes les parties du port franc, et aussi, en se conformant aux règlements de douane en vigueur en Lettonie, de visiter chaque personne qui quitte le rayon du port franc ou qui y entre.

Il est du devoir des institutions douanières locales de défendre les frontières du port franc du côté de la terre comme du côté de l'eau.

ART. 9. — Les marchandises d'origine lettone, importées dans le port libre, doivent être mises sur le même pied que les marchandises à exporter à l'étranger, exception faite pour les besoins prévus à l'article 20. Dans le cas où ces marchandises sont transportées

de nouveau du port franc en Lettonie, un droit de douane ne doit pas être perçu pour ces marchandises, si on peut prouver qu'elles sont d'origine lettone, et l'impôt d'exportation déjà payé doit être remboursé. Dans le cas où l'État letton, en effectuant le transport de ces marchandises de la Lettonie dans le port franc, a payé des primes quelconques (prime d'exportation, accise, prime sur la production, etc.), ces primes doivent être remboursées à l'État letton lorsqu'il enlève les marchandises du port franc.

ART. 10. — Les formalités douanières dans le port franc sont accomplies par les institutions douanières pendant les heures de travail habituelles et, en dehors de ces heures régulières, en échange d'un paiement fixé pour les heures supplémentaires.

En ce qui concerne les postes et les bagages des voyageurs, les institutions douanières doivent régler les formalités nécessaires à toute heure, dès l'arrivée des bagages, sans paiement particulier.

ART. 11. — Le service des bateaux et chemins de fer, ainsi que le mouvement général des marchandises dans le port franc, seront réglés à l'aide de règlements spéciaux que l'administration du port franc soumettra à la confirmation des Ministères compétents.

ART. 12. — Les bateaux entrant et sortant du port franc doivent avoir une liste des marchandises (manifeste) portant les espèces, pièces, nombre, marque, numéros et lieux de destination. Par les voies de terre, les marchandises doivent être importées et exportées du port franc munies des feuilles de route correspondantes.

ART. 13. — Le temps de travail dans le port franc pour le chargement et le déchargement, l'empilage, l'assortiment, l'emballage, etc., des marchandises n'est pas limité, si ces travaux ne sont pas liés à des formalités de douane.

ART. 14. — Les bâtiments se trouvant dans les limites du port franc ne peuvent pas être utilisés comme logements. Pour le personnel qui est toujours occupé dans le port franc, il ne peut exister que les locaux nécessaires au service, des postes de garde et des restaurants.

ART. 15. — Il est défendu d'établir dans le port franc un commerce de détail. La fourniture des denrées et autres produits aux bateaux, ainsi que, en général, l'emploi des denrées dans le port

franc, doit être exécutée selon une instruction spéciale dressée par l'administration du port franc et confirmée par le Ministère du Commerce et de l'Industrie.

ART. 16. — L'administration du port franc a le droit d'indiquer, aux maisons de commerce et aux différentes personnes, des dépôts de marchandises spéciaux et des places, qui leur sont réservées. Les locataires de dépôts doivent tenir des livres, d'après lesquels on peut constater l'espèce et la quantité de marchandises se trouvant dans le dépôt. Les institutions douanières ont le droit de vérifier ces livres et de demander des renseignements par écrit.

ART. 17. — L'importation des marchandises dans le port franc est illimitée, à l'exception des explosifs et des matériaux de guerre, qu'il est défendu d'importer dans le port franc.

Des marchandises comme par exemple les liquides et huiles, facilement inflammables, les acides forts, etc., qui peuvent être nuisibles pour les constructions du port franc, ainsi que les marchandises qui sont dangereuses, comme celles qui sont susceptibles de répandre des maladies contagieuses, peuvent être importées et gardées au port franc en se basant sur un règlement spécial dressé par l'administration du port franc et confirmé par le Ministère du Commerce et de l'Industrie.

ART. 18. — Les marchandises qui se trouvent dans le port franc peuvent être exportées à l'étranger ou dans un autre port franc de la Lettonie par voie de terre ou par bateau sans payer de douane.

Les marchandises destinées à la Lettonie sont soumises à l'impôt de douane en vigueur en Lettonie au moment de leur sortie du port franc.

ART. 19. — Les entreprises industrielles qui ne s'accordent pas avec les intérêts de l'industrie lettone ou qui sont dangereuses pour le port et les marchandises, ne seront pas admises dans les ports francs.

ART. 20. — Pour élever et réparer les bâtiments et autres constructions se trouvant dans le port franc, non seulement les matériaux d'origine lettone peuvent être employés, mais aussi les matériaux étrangers, sans payer de droit de douane.

ART. 21. — Le montant du payement maximum pour la location et l'utilisation des bâtiments, dépôts, places et autres constructions se trouvant dans le port franc, ainsi que le taux maximum pour les autres droits à payer, sera fixé par l'administration du port franc et périodiquement présenté au Ministère du Commerce et de l'Industrie pour être confirmé dans un certain délai.

ART. 22. — Les personnes qui entretiennent un commerce défendu (art. 15) ou qui importent des marchandises défendues mentionnées à l'article 17, seront punies d'après les lois générales ou, si ces lois ne sont pas appliquées, seront condamnées à une amende pouvant atteindre 3.000 francs-or et à la confiscation des marchandises. Les personnes qui transgressent les règlements généraux du port franc seront condamnées à une amende pouvant s'élever à 1.000 francs-or. En cas de récidive, les coupables seront condamnés à l'amende fixée et en plus expulsés du port franc.

ART. 23. — Les personnes qui disposent de bâtiments, de comptoirs, de dépôts ou de places dans le port franc, et qui transgressent les articles 15 et 17, perdent le droit d'utiliser les constructions et places du port franc et doivent quitter le territoire du port franc sans délai.

ART. 24. — Les punitions mentionnées aux articles 22 et 23 doivent être infligées par voie administrative, être indiquées dans les règlements ou contrats qui doivent être confirmés par voie législative, comme il est dit dans l'article 4. Les plaintes sur les punitions infligées sont de la compétence des Cours de Justice administratives.

*Le Président de l'Assemblée constituante :*

J. TSCHAKSTE.

*Le Secrétaire de l'Assemblée constituante :*

R. IWANOW.

### **Loi relative au jaugeage des navires**

1° En Lettonie le jaugeage des navires de commerce se fait d'après le système Mursom.

2° Le jaugeage doit être effectué pour tous les navires de commerce, appartenant tant à des citoyens lettons qu'à des étrangers,

si ces navires sont d'un tirant d'eau supérieur à 20 tonneaux bruts et s'ils sont destinés soit à la navigation commerciale, soit au transport de voyageurs.

Sont exempts du jaugeage les navires appartenant aux États avec lesquels le gouvernement de Lettonie a passé des traités spéciaux pour la reconnaissance des livres de jaugeage réciproques, ou à ceux qui, sans avoir conclu de pareils traités, reconnaissent les livres de jaugeage de Lettonie et effectuent eux-mêmes le jaugeage des navires d'après le système Murson. Tous les navires des États étrangers, ne reconnaissant pas les livres de jaugeage de Lettonie, sont soumis au jaugeage à leur entrée dans le port et reçoivent chacun un livre de jaugeage letton.

Si le navire est déjà chargé entièrement ou en partie et que par suite le jaugeage ne puisse être effectué, ce dernier se fait d'après le mode abrégé. Tous les navires dont le jaugeage a été effectué d'après le mode abrégé sont pourvus de livres de jaugeage provisoires, qui ne sont valables que jusqu'au moment où le navire quitte le port.

3° Si après le jaugeage d'un navire ce dernier a été reconstruit et que par suite son tirant d'eau a changé, ce navire doit être soumis à un nouveau jaugeage, soit tout entier, soit en partie, après quoi on lui délivre un nouveau livre de jaugeage en retirant l'ancien.

4° Les capitaines des navires, tant lettons qu'étrangers, sont obligés d'informer, après leur entrée dans un port letton, l'administration du port des modifications mentionnées au § 3, si ces derniers ne sont pas encore portées sur les livres de jaugeage.

Ils doivent de même informer les autorités du port de tous les changements survenus tant dans les dimensions que dans l'utilisation des différentes parties du navire.

5° Pour la non-observation du § 4 de ces règlements le coupable est puni d'une amende, montant au double des impôts de port, supputés d'après les résultats exacts du jaugeage et pour tout le temps pendant lequel le navire, après les modifications survenues dans son tirant d'eau, a visité les ports lettons.

6° Le contrôle supérieur du jaugeage des navires incombe au département de navigation. Le jaugeage des navires est effectué par les administrations des ports respectifs sur une demande par écrit du propriétaire ou du capitaine du navire.

7° Les administrations des ports examinent les instruments et les résultats du jaugeage. Toutes les données relatives au jaugeage sont portées dans un registre spécial et servent de base pour la délivrance des livres de jaugeage.

Le personnel du navire doit prêter son assistance à l'œuvre du jaugeage et remplir toutes les instructions des autorités du port relatives au jaugeage.

Si le capitaine ou propriétaire du navire n'est pas satisfait des résultats du jaugeage, il a le droit d'adresser une plainte au département de navigation, qui, en cas de besoin, peut charger l'administration du port de procéder à un nouveau jaugeage du navire, ou envoyer, aux frais du plaignant, un spécialiste pour contrôler le jaugeage. Aux fins de contrôle le département de navigation a le droit de procéder à tout moment au rejaugage des navires, mais sans toutefois retarder leur sortie en mer.

8° Les feuillets blancs des livres de jaugeage ainsi que les livres coordonnés pour l'enregistrement des navires sont imprimés en langues lettone et anglaise et, d'après la forme, approuvés par le Ministère des Finances.

Les livres de jaugeage doivent contenir : le nom du bateau, sous quel pavillon il navigue, le nom du port auquel il appartient, le nom du propriétaire du navire, le drapeau-signal international de reconnaissance, la force motrice, où et quand le navire a été construit, le nom du constructeur, les principales dimensions du navire et les résultats du mesurage.

Le livre de jaugeage doit porter : la force du tirant d'eau brute et nette en tonneaux enregistrés ou mètres cubes, en comptant un tonneau enregistré (100 pieds cubes anglais) à raison de 2,83 mètres cubes.

9° Le livre de jaugeage n'est délivré que lorsque tous les travaux de construction et d'installation sur le navire sont terminés.

Le livre de jaugeage est signé par le commandant du port, la personne qui a construit le navire et le secrétaire, avec apposition du sceau de l'administration du port.

10° En cas de perte du livre de jaugeage, le propriétaire ou capitaine du navire est obligé d'en informer par écrit l'administration du port le plus proche, qui, aux frais du bateau, fait une publication pour signaler la perte dans le « *Valdibas Vestnesis* »

et délivre un duplicata du livre de jaugeage perdu, pourvu d'une annotation correspondante.

*Remarque.* — Les navires, naviguant sous pavillon letton, ne payent pour le jaugeage aucune autre charge en dehors de l'impôt pour la délivrance de la patente.

11° Pour la mise en vigueur de cette loi, le Ministre des Finances a émis des instructions spéciales, définissant aussi les taxes pour le jaugeage des navires.

12° Cette loi annule le chapitre II de la première partie du 2° livre de la loi commerciale (Code des lois russes, XI<sup>e</sup> volume, 2<sup>e</sup> partie).

Riga, le 12 mars 1923.

Le Président de la République :  
(signé) TSCHAKSTE.

### **Loi sur les droits de navigation**

1° Le droit de transporter des marchandises et des voyageurs sur les navires de mer appartient à tous les citoyens, tant lettons qu'étrangers, sauf les exceptions indiquées dans l'article suivant.

2° La navigation au bornage et dans les eaux intérieures de Lettonie n'est réservée qu'aux navires appartenant à des citoyens lettons ou à des sociétés lettones.

*Remarque.* — Si, par voie d'héritage, le navire appartenant à un citoyen letton ou une partie de ce navire passe en possession d'un étranger, ce navire perd, un an après la mort de la personne qui a laissé l'héritage, le droit de navigation au bornage et dans les eaux intérieures de Lettonie.

3° Avec l'entrée en vigueur de cette loi sont annulés les §§ 164 et 165 du chapitre premier de la 2<sup>e</sup> partie du 2<sup>e</sup> livre des lois commerciales (Code des lois russes, XI<sup>e</sup> vol., 2<sup>e</sup> partie).

Riga, le 16 mars 1923.

Le Président de la République,  
(signé) TSCHAKSTE.

## Loi relative à l'enregistrement des navires

1° La navigation sous pavillon letton est permise à tous les citoyens lettons et étrangers et à toutes les sociétés et personnes juridiques, dont les navires sont enregistrés dans les ports lettons ou préalablement chez les représentants consulaires de Lettonie à l'étranger, si le siège de l'administrateur principal du navire ou celui de l'administration de la société de navigation se trouvent en Lettonie. Il est de rigueur qu'au moins un tiers des membres de l'administration de chaque société de navigation soient des citoyens lettons.

2° Tous les navires de mer marchands de Lettonie dépassant un tirant d'eau de 20 tonneaux bruts reg., doivent être enregistrés dans les registres de l'administration des ports respectifs. Pour les navires de mer d'un tirant d'eau inférieur à 20 tonneaux, l'enregistrement n'est pas obligatoire et ne se fait que sur le désir des propriétaires.

A tous les navires, enregistrés dans les ports lettons, sont délivrés par les administrations respectives des certificats d'enregistrement ou certificats partiels ainsi qu'une patente de pavillon.

Les navires qui ne sont pas en état de naviguer sur mer n'obtiennent pas une patente de pavillon.

*Remarque.* — Tous les navires d'un tirant d'eau inférieur à 20 tonneaux reg. ainsi que toutes les barques doivent être portés sur un registre spécial, conformément aux règlements émis par le Ministère des Finances.

3° L'enregistrement des navires peut être effectué dans chaque port letton, qui a une administration spéciale.

Dans la demande d'enregistrement sont à indiquer : le nom du navire, sa destination, catégorie (vapeur, voilier, bateau à moteur), agrès, force motrice, dimensions, grandeur du navire en tonneaux reg. ou mètres cubes, la force à la machine en nombre de chevaux, les proportions de la chaudière, quand et où le navire a été bâti ou s'il a été acheté à un étranger.

A la demande d'enregistrement doivent être annexés : 1) un certificat, attestant que le navire a le droit d'arborer le pavillon letton; 2) le lieu de la construction du navire, resp. les documents prouvant les droits de propriété sur ce navire; 3) le livre de jau-

geage; 4) un certificat prouvant sa capacité de mer ou certificat de classification, délivré par les sociétés de classification, approuvées par le gouvernement letton.

4° Dans les registres des navires doit être indiqué :

1) La date et le numéro de l'enregistrement du navire;  
2) Le nom du navire et ses noms anciens s'il s'est appelé autrement; à quelles navigations, proches ou lointaines, le navire est destiné;

3) Le nom, prénom et nom du père du propriétaire, sa nationalité et son domicile constant; si le navire appartient à plusieurs personnes, le nom, prénom et nom du père de chaque copropriétaire et des administrateurs avec indication de la partie appartenant à chaque personne; s'il s'agit de personnes juridiques ou de Sociétés commerciales ou autres, — leurs noms et les villes où se trouve leur siège et les noms, prénoms et noms du père de leurs fondés de pouvoir et s'ils appartiennent à des sociétés anonymes ou de commandite, — le nom, prénom et nom du père des membres responsables;

4) les preuves de l'acquisition des droits de propriété sur le navire entier ou sur une partie (quand, où et par qui le navire a été bâti, où et à qui il a été acheté);

5) Les dimensions principales du navire, son tonnage d'après le livre de jaugeage, le matériel dont il est construit et son signal de reconnaissance;

6) La destination et classe du navire, ses agrès et force motrice, la capacité de la machine, indiquée en chevaux;

7) Les données relatives à la classification;

8) Les réparations capitales ou constructions, exécutées après l'enregistrement du navire, si elles en ont changé le tirant d'eau ou la catégorie;

9) Les dettes hypothécaires pesant sur le navire.

5° Comme port d'appartenance du navire est considéré le port où il est enregistré. Jusqu'à l'enregistrement du navire, ce dernier appartient au port où demeure le propriétaire ou au port qui se trouve à proximité de son domicile constant. Si le navire appartient à plusieurs personnes, on prend en considération le domicile de l'administrateur principal. Si le navire est acheté à l'étranger à un citoyen non letton, le port d'appartenance sera, jus-

qu'à l'enregistrement du navire, le port qui a délivré la patente de pavillon.

6° Les propriétaires des navires ont à payer pour la délivrance des patentes de pavillon, en dehors du formulaire de la feuille de patente qui coûte 2 lats, aussi les droits suivants :

- 1) Pour les patentes des navires de navigation au cabotage pour chaque tonneau brut reg. de tirant d'eau :
  - a) jusqu'à 100 tonn. bruts reg., 25 centimes, mais pas au-dessous de 5 lats;
  - b) de 101 à 1.000 tonn. bruts reg., 20 cent., mais pas au-dessous de 25 lats;
  - c) les navires au-dessous de 1.000 tonn. bruts reg. payent 15 cent., mais pas moins de 200 lats.
- 2) Pour les patentes des navires au long cours pour chaque tonneau brut reg. :
  - a) jusqu'à 100 tonneaux bruts reg., 30 centimes, mais pas moins de 5 lats;
  - b) de 100 à 1.000 tonn. bruts reg., 25 cent., mais pas au-dessous de 30 lats;
  - c) les navires d'un tirant d'eau au-dessous de 1.000 tonn. bruts reg. payent 20 cent., mais pas moins de 250 lats.

*Remarque.* — Si les citoyens, sociétés ou personnes juridiques de Lettonie ont déjà changé les patentes de pavillon, délivrés à leurs navires par les anciennes institutions russes, contre des patentes lettones, ils n'ont qu'à payer pour le formulaire.

7° Si le navire cesse de naviguer sous pavillon letton, soit qu'il ait péri, soit que sa vieillesse ou d'autres raisons lui interdisent d'être réparé, la patente du pavillon doit être retournée dans le plus bref délai à l'administration du port par laquelle elle a été délivrée.

8° Chaque changement dans l'état des propriétaires du navire (par voie de vente, transcription ou héritage) doit être porté sur les registres des navires et annoté au certificat d'enregistrement du navire ou dans les certificats partiels et dans la patente du pavillon. Tant que cette annotation ne sera faite, les changements survenus dans l'état des propriétaires du navire ne peuvent pas être reconnus.

9° Si le propriétaire désire enregistrer son navire dans un autre port, il doit d'abord présenter une requête correspondante à l'administration du port où son navire a été enregistré en y joignant la

patente de pavillon et le certificat d'enregistrement ou certificat partiel.

Après la réception de la requête l'administration du port raze le navire des registres, en annotant dans la patente de pavillon et dans le certificat d'enregistrement ou certificat partiel, que les données contenues dans ces documents sont identiques à celles inscrites dans les registres des navires; après quoi elle les transmet à l'administration du port où le navire doit être enregistré. Sur la base des documents reçus, cette administration inscrit le navire dans ses registres et délivre en échange des documents reçus une nouvelle patente de pavillon et des certificats d'enregistrement ou partiels, en notant le changement du port d'appartenance au livre de jaugeage du navire. Pour la transcription du navire d'un port à un autre le propriétaire paye, outre la somme établie pour les formulaires de la patente de pavillon et le certificat d'enregistrement ou partiel, impôt de 10 % des taxes énumérées au § 6 de cette loi, mais non moins de 5 lats.

En changeant le port d'appartenance, le propriétaire doit aussi changer sur son navire l'inscription relative au port d'appartenance.

*Remarque.* — Le changement de nom du bateau ne peut être fait qu'avec l'assentiment du Ministère des Finances.

10° Si avec la reconstruction changent aussi les dimensions et le tonnage d'un navire, immatriculés dans les registres des navires, le propriétaire du navire ou son fondé de pouvoir est obligé d'en avertir dans un délai de six semaines l'administration du port voisin en joignant à cet avertissement la patente de pavillon, le livre de jaugeage et le certificat d'enregistrement du navire. L'administration de ce port porte les changements survenus sur les documents présentés et en informe l'administration du port où le navire est enregistré, qui, à son tour, les porte sur les registres des navires.

Si les modifications ont eu lieu à l'étranger, l'avertissement doit être envoyé dans un délai de six semaines après l'arrivée du navire dans un port letton.

11° Tous les enregistrements, exclusions et changements dans les registres des navires sont portés tous les trois mois sous une forme abrégée par les administrations des ports à la connaissance du département de navigation.

12° Si un citoyen letton ou une personne juridique a acheté un

navire à l'étranger à un citoyen non letton, le Consul de Lettonie peut, après s'être assuré que l'acquéreur a, d'après les lois en vigueur en Lettonie, le droit de posséder un navire, lui délivre une patente de pavillon provisoire : pour un an si le navire se trouve dans les eaux de l'Europe ou pour deux, si le navire a été acheté dans une autre partie du monde.

*Remarque.* — Les ports non européens de la Méditerranée et des mers Noire et d'Azow sont également considérés comme des ports européens.

13° En recevant une patente de pavillon provisoire, le propriétaire du navire ou son fondé de pouvoir est obligé de présenter au Consul un avis par écrit avec indication du port où le navire sera enregistré ainsi qu'une reversale comme garantie qu'avant l'échéance du terme de la patente provisoire, le navire sera enregistré au port indiqué.

14° Si après l'échéance du terme de la patente de pavillon provisoire et malgré la reversale présentée, le navire n'est pas encore enregistré au port indiqué, il perd le droit de porter le pavillon letton. L'enregistrement doit être effectué aussitôt que le navire est entré au port letton ou bien par écrit, s'il ne peut pas atteindre ce port jusqu'au terme fixé.

Si des circonstances graves empêchent l'enregistrement du navire au port letton jusqu'au terme fixé, le capitaine doit en prévenir le Consul de Lettonie le plus voisin. Le Consul prolonge alors le terme de la patente provisoire pour six mois et en prévient sans délai l'administration du port où le navire doit se faire enregistrer ainsi que le département de navigation. Si, au cours de ces six mois toutes les formalités quant à l'enregistrement du navire ne sont pas encore réglés, le navire perd le droit de naviguer sous pavillon letton. Des nouvelles prolongations ne sont pas admises.

15° Pour la mise en vigueur de cette loi le Ministère des Finances a émis des instructions correspondantes.

16° Avec l'entrée en vigueur de cette loi est annulé le chapitre III de la première partie du 2° livre de la loi commerciale (Code des lois russes, XI° vol., 2° partie).

Riga, le 17 mars 1923.

Le Président de la République,  
(signé) TSCHAKSTE.

## Matériel des chemins de fer

La capacité totale des entrepôts, élévateurs et frigorifiques de Riga, Liepaja et Ventspils est actuellement de 2 millions de tonnes, mais elle peut être aisément portée à 3 millions et plus. Comprenant les grands avantages de sa situation, la Lettonie fait tout ce qu'elle peut pour être à même de répondre aux exigences du commerce de transit qui empruntera son territoire dès que les marchés russes seront redevenus accessibles aux producteurs occidentaux. Ainsi, dans le port de Ventspils (Vindau), qui est relié à Moscou par un chemin de fer à voie large (modèle russe), des travaux de dragages sont effectués sur une vaste échelle pour permettre l'accès du port aux plus grands paquebots océaniques. Il est également question de construire de Liepaja (Libau) à Riga un chemin de fer à écartement russe et parallèle à la voie actuelle qui a l'écartement normal. Il s'agit en somme de concentrer le trafic de transit dans le triangle Liepaja-Ventspils-Riga et de faciliter des transports effectifs et continuels pendant toute l'année. En hiver, quand le port de Riga est gelé, les vastes entrepôts de Riga peuvent être utilisés comme dépendances des ports libres de glace de Liepaja et de Ventspils.

Pour le développement normal et sûr du commerce de transit, il est essentiel d'avoir un système de voies ferrées à haut rendement. A cet égard la Lettonie était dans une situation quelque peu désavantageuse par suite des dégâts terribles subis par ses chemins de fer. Une partie du matériel roulant et des locomotives qui avaient été évacuées en Russie a été rendue à la Lettonie dans un déplorable état d'usure. Le gouvernement, en renouvelant les ateliers de Daugavpils a acheté un certain nombre de nouvelles locomotives et a fait réparer en partie les anciennes, si bien qu'à l'heure actuelle une assez grande quantité des couples de trains sont quotidiennement disponibles pour les besoins du transit. Le réseau letton compte maintenant 295 locomotives (en 1919, 82) et 5.302 wagons, ne comptant pas ceux qui se trouvent aux ateliers.

La grande fabrique de wagons « Phoenix », de Riga, qui livrait aux chemins de fer russes des wagons et des voitures, va rouvrir ses portes et il sera ainsi possible de remédier dorénavant à l'insuffisance du nombre de wagons. Pour les locomotives, la Lettonie sera obligée de recourir aux usines américaines et anglaises.

C'est à cause de l'importance générale du transit letton que le gouvernement de Lettonie se préoccupe d'intéresser les grands Etats occidentaux à ses besoins. A ce point de vue la Lettonie a aussi engagé des pourparlers avec plusieurs pays européens afin de conclure des accords commerciaux et a déjà conclu des traités avec l'Angleterre, la Tchéco-Slovaquie, la Hongrie.

### Le transit russe

D'après les dernières informations les recettes de transit russe ont diminué considérablement; par exemple, au mois de juillet 1923, en Lettonie, environ 20.000 wagons étaient chargés de marchandises, dont seulement 153 étaient destinés pour la Russie, mais de Russie sont venus 1.044 wagons.

Néanmoins le gouvernement letton, se concordant avec les règlements de la Conférence à Barcelone, s'efforce à faciliter le transit en général et spécialement le transit russe, ce que nous prouvent les documents annexés et une récente note du gouvernement letton au représentant russe en Lettonie, dont voici quelques extraits :

« Pour les marchandises venant de Russie et passant la Lettonie en transit, le tarif des chemins de fer lettons se réduit de 20 %. Puis, il existe pour les transports des blés et bois des différentielles: ainsi, par exemple, pour les envois de cette catégorie sur une distance de plus de 300 kilomètres, le tarif normal 0,349 centimes s'abaisse de 0,2 centimes pour chaque kilomètre par 100 kilogrammes. Enfin, il y a une réduction d'après laquelle jusqu'à 22 1/2 % des frais de transit peuvent être remboursés suivant l'importance de ces frais. Il en résulte que les tarifs de transit des chemins de fer de Lettonie sont déjà réduits jusqu'au minimum.

Les travaux d'approfondissement du port de Riga s'effectuent intensivement et il est de fait qu'à la fin du mois de septembre prochain les bateaux calant jusqu'à 26 pieds y pourront entrer librement.

Dans le port de Ventspils les travaux nécessaires continuent depuis plus d'une année et ce port est tout à fait prêt pour recevoir les bateaux de fort tonnage. L'état actuel du quai dudit port assure suffisamment le chargement et le déchargement des bateaux, ainsi que le transit des locomotives russes l'a bien prouvé. De ce

fait, la question de capacité des ports lettons pour les opérations de transit s'envisage favorablement et ils sont bien en mesure d'assurer un service prompt et régulier. La restauration du pont de Krustpils est aussi inclus déjà dans le programme général des travaux projetés. Entre temps, la communication actuelle par Riga peut s'effectuer sans difficulté et sans retard pour les envois passant la Lettonie en transit.

Abordant la question de restauration de l'élévateur de Ventspils, il ressort de l'état des choses que le gouvernement de Lettonie s'y intéresse également. Il consentirait à procéder à cette restauration si le gouvernement de la R. S. F. des S. de Russie voulait lui donner des promesses qu'après sa reconstruction l'élévateur sera, en effet, utilisé.

Ainsi la restauration des édifices nécessaires pour le transit est une des questions d'ordre du jour et que le gouvernement letton a déjà pris des mesures pour la réalisation de cette reconstruction.

De même seront réduites les formalités de la douane pour éviter tout inconvénient et pour faciliter le transit russe, quoique le dernier vient de diminuer ce que nous prouvent les chiffres du mois de juillet.

## **Le règlement du transit du bois russe**

Conformément à l'article XVII du Traité de Paix, le gouvernement de Lettonie considère le bois et les matériaux de bois, exportés de Russie par voie ferrée et par la Dwina dans le port de Riga pour y être sciés, travaillés et exportés à l'étranger, comme une marchandise de transit, non soumise au paiement d'impôts et de droits de douane et qu'en même temps les droits et les tarifs d'affrètement sur les marchandises en question ne doivent pas dépasser les droits et les tarifs d'affrètement perçus sur les marchandises analogues d'origine locale.

Pour l'accomplissement de ces opérations au cours de l'année 1922, le gouvernement russe a, par conséquent, le droit de procéder, en observant les règlements en vigueur en Lettonie et ceux qui seraient émis dans l'avenir, au flottage des matériaux de bois sur la Daugava, de louer des échelles, des débarcadères et des endroits pour l'installation d'entrepôts, de passer des accords et contrats

pour l'exportation des matériaux en question avec les firmes locales ou étrangères admises en Lettonie, de même que des contrats pour le sciage et le travail du bois en Lettonie.

Le flottage du bois de Russie en Lettonie se fait sans remplacement obligatoire des flotteurs sur la frontière, mais une partie des ouvriers s'occupant du flottage du bois, est complétée par des flotteurs lettons. Les radeaux avec les flotteurs (indépendamment de leur nationalité) vont jusqu'à l'endroit de leur destination avec l'aide des flotteurs spécialistes lettons en passant par les cataractes. La visite douanière se fait d'après l'ordre établi. En même temps que la visite douanière s'effectue aussi la visite médicale des flotteurs russes, conformément aux règlements établis à cet égard en Lettonie, mais sans retarder le travail du flottage.

Les flotteurs sont autorisés à traverser la frontière russe (soit en chemin de fer, soit par la frontière de flottage), de même que les flotteurs russes, pourvus des documents nécessaires, peuvent franchir la frontière lettone sur les radeaux et ont le droit d'aller sur ces radeaux jusqu'à l'endroit de leur destination et de retourner en Russie par chemin de fer.

En cas de maladies épidémiques parmi les flotteurs russes, leur admission sur le territoire de Lettonie peut être interdite et le flottage à partir de la frontière lettone s'effectue dans ce cas avec l'aide de flotteurs lettons.

Le long de toute la route du flottage du bois les flotteurs ont le droit de suivre le chemin de halage.

Le gouvernement de Russie a le droit de réquisitionner les déchets et les marchandises impropres à l'exportation qui se trouvent user les radeaux venant de Russie.

## INSTRUCTIONS

**sur l'ordre du passage de la frontière lettone-russe par les flotteurs  
de la Russie Soviétique  
pendant la période du flottage de l'année 1923**

### § I.

Les flotteurs russes passent la frontière russe à Novoje Selo sur la base d'une liste spéciale, dans laquelle doivent être indiqués le prénom, le nom du père et le nom de la famille de chaque flotteur ainsi que le lieu de son domicile.

La liste des flotteurs doit être présentée au passage de la frontière au chef des gardes-frontière. Ces listes doivent être confirmées par les autorités de la garde-frontière russe, le chef responsable du Commissariat pour le commerce extérieur et par le conducteur du train des flotteurs. Un exemplaire de cette liste doit être laissé au chef de ce train, un autre doit être remis au chef de la garde-frontière lettone. La liste qui se trouve chez le chef du groupe des flotteurs, pourvu d'une annotation du chef de la garde-frontière lettone, indiquant que la frontière a été franchie, sert de légitimation au retour des flotteurs en Russie par voie ferrée.

§ 2.

Chaque flotteur doit être muni d'un certificat d'identité avec sa photographie, qui doit être présenté au chef de la garde-frontière lettone en même temps que la liste mentionnée au § 1<sup>er</sup> de ces instructions.

§ 3.

En même temps que le contrôle des documents se fait aussi le contrôle douanier et la visite médicale.

§ 4.

Pour ne pas retarder la marche des radeaux le contrôle mentionné au § 3 peut être effectué après un accord entre les autorités lettones et les représentants du train de radeaux, sur la route Drissa-Priduisk, si ce contrôle n'a pu avoir lieu à Novoje Selo.

§ 5.

Les personnes dépourvues du certificat d'identité mentionné au § 2, ainsi que les personnes malades ou suspectes ne sont pas portés sur le registre mentionné au § 1<sup>er</sup> et sont obligés de retourner en Russie.

§ 6.

Sur la base des mêmes règlements passent aussi la frontière russe à Novoje Selo les flotteurs lettons, qui retournent en chemin de fer par la station de Balbinovo. La liste des flotteurs lettons

est confirmée par le chef de la police des gardes-frontière, par le représentant du Ministère de l'Intérieur et le chef du train des radeaux. Les flotteurs doivent également être munis de certificats d'identité.

§ 7.

Aussitôt après leur arrivée à Riga les flotteurs russes sont renvoyés avec la liste mentionnée au § 1<sup>er</sup> par la station de Balbinovo en Russie.

§ 8.

Si les flotteurs russes tombent malades, assistance leur doit être prêtée et ils sont placés dans les hôpitaux lettons aux frais du Commissariat pour le commerce extérieur de la Russie soviétique.

§ 9.

En cas de maladies infectieuses parmi les flotteurs russes, leur admission sur le territoire letton doit être suspendue et leurs fonctions sont remplies par des flotteurs lettons.

§ 10.

Sur la frontière lettone doit être délégué un représentant du gouvernement letton chargé de la signature des certificats pour le passage de la frontière par les flotteurs tant à Novoje Selo, qu'en chemin de fer aux stations d'Indra et de Bigosovo.

§ 11.

Les questions techniques non prévues par ces instructions, ainsi que les conflits qui pourraient survenir pendant le flottage du bois, doivent être décidés et réglés par les fondés de pouvoir pour les affaires de flottage de part et d'autre.

Riga, le 20 avril 1923.

Le Directeur du Département Administratif  
du Ministère de l'Intérieur,

(signé) I. IEVA.

## ACCORD

passé entre la **LETTONIE** et la **LITHUANIE** à propos du flottage  
du bois sur les rivières limitrophes

Le Gouvernement de Lettonie d'une part et le Gouvernement de Lithuanie de l'autre ont trouvé nécessaire de conclure l'accord suivant, dont la discussion a été conduite :

Pour le Gouvernement de Lettonie :

Par le représentant de Lettonie en Lithuanie, M. Emil Vigrabs.

Pour le Gouvernement de Lithuanie :

Par le Ministre des Voies de Communication, M. l'Ingénieur Jonas Simoliunas.

Les plénipotentiaires susmentionnés se sont réunis à Kovno et après la vérifications des pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont convenu de ce qui suit :

### § 1<sup>er</sup>.

Le Gouvernement de Lettonie s'oblige de ne pas mettre d'obstacles au flottage du bois sur les rivières de Venta, de Valdakste et de Nemunel, dont les rives gauches confinent au territoire de Lettonie.

Le Gouvernement de Lithuanie permettra aux ouvriers lettons, chargés du flottage du bois, de le faire flotter sur les rivières de Lithuanie, en utilisant le chemin de halage, large de 4 mètres déjà établi le long des rives, à condition que soient observés tous les règlements relatifs au flottage du bois actuellement en vigueur et tous ceux qui seront émis ultérieurement.

Si le flottage commence à un endroit de la rivière situé sur la frontière commune, la taxe perçue pour le flottage du bois, sera, conformément à la loi du 12 novembre 1919 sur le flottage des matériaux de bois lettons, réduit à la moitié du chiffre prévu par la loi mentionnée.

### § 2.

De son côté le Gouvernement de Lettonie s'oblige de ne pas mettre d'obstacles au flottage des matériaux de bois, venant de Lithuanie, par les rivières susmentionnées ainsi que sur la Dwina, sous

conditions d'observation de tous les règlements et arrêtés concernant le flottage du bois par les chemins de halage déjà établis et de ceux qui seront émis dans l'avenir.

§ 3.

Les règlements mentionnés aux §§ 1<sup>er</sup> et 2 ne se rapportent pas aux formalités prévues par les institutions des douanes et des gardes-frontière pour le transport des matériaux de bois par voie de transit, formalités qui doivent être réglées indépendamment de ces règlements.

Cet accord est passé pour la période d'un an en vigueur dès le jour de signature.

Cet accord est signé en deux exemplaires, dont l'un se trouve en Lithuanie et l'autre en Lettonie.

Kovno, le 20 avril 1923.

Le Délégué du Ministère des Affaires étrangères,  
Directeur des Affaires Politiques et Economiques,  
(Signature) KARUZO.

Le représentant de Lettonie :  
(Signature) Emils VIGRABS.



## II. La Lettonie — pays d'exportation.

Les principaux produits d'exportation de la Lettonie dans les pays de l'Europe Occidentale sont : le lin, les graines de lin, le bois brut et travaillé, la pâte à papier, le celluloïde, le papier, l'alcool, les peaux, le beurre, les œufs, le lard, le jambon, le miel, les plantes médicinales, les produits du verre, etc. Les consommateurs lettons sont au contraire surtout intéressés par les machines et les outillages agricoles, le fer, le coton, les textiles, les produits chimiques, les machines, le riz, diverses épices, le sucre, matières de tannage, etc. Immédiatement après l'armistice, alors que la production avait pratiquement cessé, les importations de la Lettonie dépassaient les exportations. Mais avec le retour de la paix et la reprise de la production (en 1922 on compte déjà 1906 entreprises industrielles en ville), la vie économique retrouve peu à peu son aspect normal et une amélioration générale se constate partout.

### L'inventeur de l'économie rurale

Ainsi le récent recensement de l'inventeur de l'économie rurale a donné des chiffres intéressants sur l'accroissement des exploitations rurales et du bétail après la guerre en comparaison avec ceux de l'année 1913.

	Exploitations rurales	Chevaux	Gros bétail	Brebis	Porcs
1920	141.866	251.000	746.000	965.00	473.000
1921	—	282.000	792.500	1132.000	482.000
1922	—	343.000	810.500	1161.500	402.000
1923	195.544	338.000	900.000	1461.000	484.000
1913	—	320.000	912.000	996.000	557.000

Ces chiffres témoignent l'amélioration de la vie lettone en général, car l'agriculture est la base de la vie économique lettone, promettent aussi un agrandissement possible de l'exportation de la viande et du beurre.

De même les données statistiques de l'économie rurale ont fourni des résultats intéressants en ce qui concerne les progrès des entre-

prises industrielles à la campagne : à la campagne ont été enregistrées en tout 1.019 entreprises industrielles (435 en Livonie, 433 en Courlande, 187 en Zemgale et 164 en Latgale), occupant environ 7.000 ouvriers, ce qui fait en moyenne sept ouvriers par entreprise. La plupart de ces entreprises s'occupent de moudre et de manipuler le blé. Il y a en tout 375 moulins de caractère industriel, dans lesquels ne travaillent en moyenne que 2 à 3 ouvriers.

Il y a dans toute la Lettonie 677 moulins à eau (parmi lesquels 93 ne fonctionnent pas), 435 moulins à vent (136 ne travaillent pas) et 33 moulins à vapeur.

La branche du travail du bois compte en tout 140 entreprises (dont 62 en Livonie) avec une moyenne de 15 ouvriers par entreprise.

Pour le travail de la laine existent en tout 59 entreprises (dont 30 en Livonie) avec environ 4 à 5 ouvriers par entreprise.

Les distilleries d'esprit de vin et les brasseries ne comptent que 41 entreprises avec environ 8 ouvriers chacune, les tanneries 26 (dont la moitié en Livonie). En outre il y a encore 131 entreprises pour le travail de la terre glaise, du ciment et de la chaux (53 en Livonie, 62 en Courlande et 16 en Latgale) avec environ 6 ouvriers chacune.

Neuf fabriques de papiers, toutes en Livonie, occupent un total de 1.000 ouvriers. Ensuite ont été enregistrées aussi 42 forges, dont les unes sont des forges mécaniques et les autres des ateliers plus vastes.

Ces entreprises ont aussi travaillé pour l'exportation.

### **L'emploi des machines agricoles**

En ce qui concerne l'agriculture, cette dernière tend aussi à passer à la production mécanique et l'emploi des machines agricoles est déjà très répandu en Lettonie.

En fait de grandes machines agricoles, ce sont :

127 tracteurs (64 en Livonie, 54 en Zemgale et 11 en Courlande, 1.729 outillages complets pour battre le blé (846 en Livonie, 440 en Zemgale, 400 en Courlande et 43 en Latgale) 474 locomobiles (165 en Livonie, 141 en Zemgale, 124 en Courlande et 44 en Latgale), 369 moulins pour battre le blé, 197 scies mécaniques fixes et 482 mobiles, 6.380 machines pour le macquage du lin, dont la plupart (4.235) en Livonie et 1.368 en Latgale. En ce qui concerne

les machines modernes pour l'affinage du lin, il n'en a été enregistré que 22, dont 15 en Livonie (14 dans le district de Wenden) et 6 en Zemgale (4 dans le district de Bauske). De plus ont été enregistré 55 turbines à vent, dont 28 en Livonie, 16 en Courlande, 6 en Zemgale et 5 en Latgale.

Les métairies-coopératives, fonctionnant actuellement en Lettonie, sont au nombre de 279 (168 en Livonie, 50 en Courlande, 39 en Zemgale et 22 en Latgale). Chacune de ces métairies a consommé au mois de juin environ 30.000 stofs (un stof vaut un litre et demi). Sous ce rapport les métairies des districts de Walk et de Tukum occupent la première place. En outre il y a 96 métairies appartenant à des particuliers (47 en Livonie, 21 en Courlande, 22 en Zemgale et 6 en Latgale).

L'éclairage électrique existe dans environ 2.234 exploitations rurales (1.244 en Livonie et la plupart dans le district de Riga).

### Les ressources de la Nation

Il est de même intéressant que les ressources de la nation lettone d'après la dernière récente statistique constituaient la somme de 5.124 millions francs-or (lats) ainsi répartis :

L'agriculture .....	2.847 millions lats	ou	55 1/2 %
Les biens des cités.....	1.437 »	»	28 %
L'industrie .....	224 »	»	4 1/3 %
La navigation.....	14 »	»	1/3 %
Le commerce.....	185 »	»	3 1/2 %
Les voies de communication..	362 »	»	7 %
Les postes, télégr. et téléph....	14 »	»	1/3 %
La pêche .....	1 »	»	»

Par contre les dettes ne constituent qu'une somme de 51 millions lats (fr.-or). Elles se distribuent ainsi qu'il suit :

1) la dette intérieure .....	376.680 lats
2) » » à l'Amérique .....	26.433.000 »
3) » » à la Norvège .....	6.313.000 »
4) » » à la banque de Lloyd à Londres.	4.200.000 »
5) » » à l'Angleterre .....	486.000 »

Ainsi les dettes (pour une population de 2 millions) ne font qu'un centième des ressources de la nation, et on est même en train de régler le remboursement le plus tôt possible.

## Situation économique et financière

Toutes les données susmentionnées témoignent du développement puissant, sain et indépendant de la vie économique de la Lettonie, dont le budget d'Etat a été, tant pour les dernières années, que pour l'année courante, contrebalancé sans déficit et constitue un total de 172.474.577 lats.

En outre, l'état financier de la Lettonie repose sur des bases solides, étant donné que l'émission des billets de banque a été confié à une Banque indépendante du Gouvernement et qu'en même temps toute la monnaie fiduciaire et métallique émise est garantie par une triple couverture d'or.

Cette mesure, ainsi que la politique raisonnable et circonspecte en ce qui concerne l'établissement des tarifs et la conclusion des traités, ont fait de la Lettonie un acheteur sérieux sur le marché mondial. C'est ainsi que la Lettonie a acheté en 1920 893.408 kilos de houille pour 1.339.181 r. l., en 1921, 31.556.190 kilos pour 102.227.258 r. l. et au cours du premier trimestre de l'année courante déjà 46.798.308 kilos pour 82.416.420 r. l., en comptant le rouble letton, qui depuis l'année 1921 s'est stabilisé, à raison de 50 roubles papier pour 1 lat, c'est-à-dire 1 franc or.

Une preuve intéressante de la capacité d'achat de la Lettonie est fournie par le tableau comparatif ci-annexé, où sont indiquées les données de l'importation lettone pour les années 1919-1923.

### Les importations

50 roubles lettons = 1 lat = 1 franc or).

Années	Valeur
1919 .....	88.798.363 93
1920 .....	2.061.131.266 »
1921 .....	4.867.030.325 »
1922 .....	5.368.505.492 »
1923 (janvier-avril) .....	2.573.130.150 »

Comme contrebalance à l'importation, la Lettonie offre des capacités d'exportation qui augmentent de plus en plus et dont le développement est garanti par les facteurs favorables que nous avons déjà pris en considération plus haut.

Le tableau ci-annexé donne un témoignage assez convainquant de l'accroissement de l'exportation des produits d'économie rurale de Lettonie.

### Les exportations en 1919, 1920, 1921, 1922 et 1923 (janvier-avril)

	1919	1920	1921	1922	1923 janv.-avril
<b>LIN</b>					
En kilogrammes . . . »		8.109.456	6.275.624	15.991.813	9.617.800
En roubles lettons* »		662.233.323	708.002.791	1.200.177.387	993.217.909
<b>BOIS</b>					
En kilogrammes . . . »		164.125.824	168.795.944	442.070.800	137.814.426
En roubles lettons. »		329.968.127	735.866.694	1.678.647.331	472.643.695
<b>BEURRE</b>					
En kilogrammes. . . »		»	10.007	953.009	683.117
En roubles lettons. »		»	2.024.500	134.385.330	120.491.898
<b>AUTRES PRODUITS</b>					
En kilogrammes. . . »		183.763.904	17.304.637	1.100.079.566	35.292.285
En roubles lettons. »		83.274.093	488.805.036	2.036.320.252	931.921.850

\* 50 roubles lettons = 1 lat = 1 franc or.

On voit d'après ce tableau que la production du lin augmente de plus en plus et que d'après les données existantes la récolte de l'année courante dépassera celle de l'année dernière de 60.000 tonnes (celle de l'année passée constituait 22.000 tonn.). De même, grâce à l'augmentation de la consommation du charbon et de la tourbe, le contingent du bois d'exportation augmente aussi considérablement. (Au cours de l'année dernière ont été exportés 120.000 standarts.)

Mais le rôle principal dans l'exportation lettone est réservé aux produits de l'économie rurale, beurre, viande, œufs, miel, lard, etc. Les agriculteurs lettons passent de plus en plus de la culture peu

avantageuse des céréales à la laiterie, par suite de quoi le nombre des métairies s'est accru d'une manière frappante, en enrichissant les cultivateurs et en haussant leur capacité d'achat. En même temps, comme on le voit d'après le tableau de l'emploi des machines agricoles dans l'économie rurale et de l'accroissement de la petite industrie, l'économie rurale continue de se développer d'une façon de plus en plus intensive, ce qui est dû aussi en grande partie à l'usage des engrais artificiels. La Lettonie entre dans la sixième année de son existence, après avoir acquis une situation solide et indépendante avec des perspectives d'avenir sûres et par ses principes de vie paisible avec ses voisins, apporte également sa part dans l'amélioration de la situation économique mondiale et à la consolidation de la paix, en contribuant aux échanges économiques mondiaux.

### **Règlement relatif à l'octroi des droits de zone franche aux entreprises industrielles, travaillant pour l'exportation (Valdibas Vēstnesis Nr. 2444 du 28 octobre).**

1° Aux entreprises industrielles, travaillant pour l'exportation et qui, d'après la loi, sont obligés de publier les comptes rendus de leur activité, peuvent être accordées par le Ministère des Finances des facilités douanières, prévues par les stipulations suivantes de ce règlement.

2° Les entreprises industrielles mentionnées au § 1<sup>er</sup> ont le droit d'importer sans douane ni accise sur le terrain de la fabrique sous le contrôle des institutions douanières, les produits et engins nécessaires à leur travail, comme 1) matières brutes demi-travaillées, matériaux complémentaires, moyens d'emballage et 2) machines, outils de travail avec accessoires, graisses, matières de chauffage et autres objets et matériaux indispensables pour l'entretien, l'installation technique et l'exploitation des entreprises industrielles.

3° Toutes les entreprises mentionnées au § 1<sup>er</sup> se trouvent sous la surveillance constante de l'administration des douanes.

4° Tous les frais entraînés par cette surveillance sont supportés par les entreprises dans les proportions et l'ordre établis par le Ministère des Finances. Les entreprises sont également obligées de pourvoir aux locaux nécessaires, où les employés et gardiens de la douane sont obligés de se tenir pendant les heures du travail.

5° Les objets fabriqués et les déchets peuvent être exportés des fabriques :

a) A l'étranger, sans douane ;

b) A l'intérieur du pays, avec paiement des droits de douane et accise respectifs.

6° Les matières premières, les objets demi-ouvrés, les matériaux supplémentaires, les machines, les outils de travail, les graisses, les matières de chauffage, etc., ne peuvent être exportés du territoire des fabriques à l'intérieur du pays que par l'institution douanière correspondante et avec paiement des droits de douane et accise respectifs.

7° Pour les marchandises et matériaux égarés, qui n'ont pas payé de douane, les entreprises payent les droits d'importation, comme pour ceux importés pour les besoins du marché intérieur.

8° Avec l'octroi aux entreprises industrielles déjà existantes des facilités, prévues par ces règlements, doivent être remboursés les droits d'importation, perçus sur les matières premières se trouvant déjà dans les fabriques, ainsi que les droits prélevés sur les objets demi-ouvrés ou fabriqués à l'aide des matières premières, qui ont payé les droits de douane.

9° Si une entreprise travaillant sur la base des droits accordés aux zones franches, passe à l'état d'entreprise fonctionnant d'après les règlements généraux établis pour les entreprises industrielles à l'intérieur du pays, elle a le droit d'exporter à l'étranger en franchise douanière toutes les matières premières et objets mentionnés au § 2 de ce règlement, ou bien de les laisser dans le pays en payant les droits d'importation d'après les taxes en vigueur.

10° L'importation illégale de marchandises et d'objets fabriqués dans les limites de la fabrique ainsi que leur exportation sont considérées comme contrebande, pour laquelle les coupables ont à subir des punitions prévues par les lois en vigueur.

11° Les instructions relatives à l'usage de ces règlements peuvent être obtenus au Ministère des Finances.

Riga, le 24 octobre 1922.

*Le Ministre Président* (signé) S. MEIEROVICS.

*Le Vice-Ministre des Finances* (signé) A. RIEKSTINS.

# ANNEXES

---

## **Treaty of commerce and navigation between Great Britain and Latvia**

The President of the Latvian Republic and His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, being desirous of further facilitating and extending the commercial relations already existing between their respective countries, have determined to conclude a Treaty of Commerce and Navigation with this object, and have appointed as their Plenipotentiaries, that is to say :—

The President of the Latvian Republic : M. George Bisse-neek, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Latvian Republic in London; and

His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India : the Most Honourable the Marquess Curzon of Kedleston, K. G., His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs,

who, after having communicated to each other their respective full powers, found in good and due form, have agreed upon the following Articles :—

### Article 1.

There shall be between the territories of the two Contracting Parties reciprocal freedom of commerce and navigation.

The subjects or citizens of each of the two Contracting Parties shall have liberty freely to come, with their ships and cargoes to all places and ports in the territories of the other, to which subjects or citizens of that Party are, or may be, permitted to come, and shall enjoy the same rights, privileges, liberties, favours, immunities and exemptions in matters of commerce and navigation as are or may be enjoyed by subjects or citizens of that Party.

The subjects or citizens of each of the Contracting Parties shall not be subject in respect of their persons or property, or in respect of their commerce or industry, to any taxes, whether general or local, or to imposts or obligations of any kind whatever, other or greater than those which are or may be imposed upon subjects or citizens of the other, or subjects or citizens of the most favoured nation.

Article 2.

The Contracting Parties agree that, in all matters relating to commerce, navigation and industry, any privilege, favour or immunity which either Contracting Party has actually granted, or may hereafter grant, to the ships and subjects or citizens of any other foreign State, shall be extended simultaneously and unconditionally, without request and without compensation to the ships and subjects or citizens of the other, it being their intention that the commerce, navigation and industry of each Party shall be placed in all respects on the footing of the most favoured nation.

Article 3.

The subjects or citizens of each of the Contracting Parties in the territories of the other shall be at full liberty to acquire and possess every description of property, movable and immovable, which the laws of that Party permit, or shall permit, the subjects or citizens of any other foreign country to acquire and possess. They may dispose of the same by sale, exchange, gift, marriage, testament, or in any other manner, or acquire the same by inheritance under the same conditions which are or shall be established with regard to the subjects or citizens of that Contracting Party. They shall not be subjected, in any of the cases mentioned, to any taxes, imposts, or charges of whatever denomination other or higher than those which are or shall be applicable to subjects or citizens of that Contracting Party.

The subjects or citizens of each of the Contracting Parties shall also be permitted, on compliance with the laws of the other Party, freely to export the proceeds of the sale of their property and goods in general without being subjected as foreigners to other or higher duties than those to which the subjects or citizens of that Party would be liable under similar circumstances.

Article 4.

The subjects or citizens of each of the Contracting Parties in the territories of the other shall be exempted from all compulsory military service whatsoever, whether in the army, navy, national guard or militia. They shall similarly be exempted from all judicial, administrative and municipal functions whatever, other than those imposed by the laws relating to juries, as well as from all contributions, whether pecuniary or in kind, imposed as an equivalent for personal service, and finally from any military exactions or requisitions. The charges connected with the possession by any title of landed property are, however, excepted as well as compulsory billeting and other special military exactions or requisitions, to which all subjects or citizens of that Party may be liable as owners or occupiers of buildings or land.

In the above respects the subjects or citizens of each of the Contracting Parties shall not be accorded in the territories of the other less favourable treatment than that which is, or may be, accorded to subjects or citizens of the most favoured nation.

Article 5.

Articles, the produce or manufacture of the territories of one of the Contracting Parties imported into the territories of the other, from whatever place arriving, shall not be subject to other or higher duties or charges than those paid on the like articles, the produce or manufacture of the territories of any other foreign country. Nor shall any prohibition or restriction be maintained or imposed on the importation of any article the produce or manufacture of the territories of either of the Contracting Parties into the territories of the other, from whatever place arriving, which shall not equally extend to the importation of the like articles being the produce or manufacture of the territories of any other foreign country.

The only exceptions of this general rule shall be in the case of the sanitary or other prohibitions occasioned by the necessity of securing the safety of persons or of cattle, or of plants useful to agriculture, and of the measures applicable in the territories of either of the Contracting Parties to articles enjoying a direct or indirect bounty in the territories of the other Contracting Party.

Article 6.

Articles, the produce or manufacture of the territories of either of the Contracting Parties, exported to the territories of the other shall not be subjected to other or higher duties or charges than those paid on the like articles exported to any other foreign country. Nor shall any prohibition or restriction be imposed on the exportation of any article from the territories of either of the Contracting Parties to the territories of the other which shall not equally extend to the exportation of the like article to any other foreign country.

Article 7.

As an exception from the general undertaking given by the Latvian Government to accord most favoured nation treatment to the commerce of His Britannic Majesty's territories, it is understood that His Britannic Majesty will not claim the benefit of any Customs preferences or other facilities of whatever nature which are, or may be, granted by Latvia in favour of Russia, Finland, Esthonia or Lithuania in regard to Russian, Finnish, Esthonian or Lithuania goods respectively so long as such preferences or facilities are not extended by Latvia to any other foreign country.

Article 8.

The stipulations of the present Treaty with regard to the mutual accord of the treatment of the most favoured nation apply unconditionally to the treatment of commercial travellers and their samples. The Chambers of Commerce, as well as such other Trade Associations and other recognised Commercial Associations in the territories of the Contracting Parties as may be authorised in this behalf, shall be mutually accepted as competent authorities for issuing any certificates that may be required for commercial travellers.

Articles imported by commercial travellers as samples, shall in the territories of each of the Contracting Parties be temporarily admitted free of duty on compliance with the Customs regulations and formalities established to assure their re-exportation or the payment of the prescribed Customs duties if not re-exported

within the period allowed by law. But the foregoing privilege shall not extend to articles which, owing to their quantity or value, cannot be considered as samples, or which, owing to their nature, could not be identified upon re-exportation.

The marks, stamps or seals placed upon such samples by the Customs authorities of one Contracting Party at the time of exportation and the officially attested list of such samples, containing a full description thereof, issued by them shall be reciprocally accepted by the Customs officials of the other as establishing their character as samples and exempting them from inspection, except so far as may be necessary to establish that the samples produced are those enumerated in the list. The Customs authorities of either Contracting Party may, however, affix a supplementary mark to such samples in special cases where they may think this precaution necessary.

#### Article 9.

No internal duties levied for the benefit of the State, local authorities or corporations which affect, or may affect, the production, manufacture or consumption of any article in the territories of either of the Contracting Parties, shall for any reason be a higher or more burdensome charge on articles, the produce or manufacture of the other, than on similar articles of native origin.

The produce or manufacture of either of the Contracting Parties imported into the territories of the other, and intended for warehousing or transit, shall not be subjected to any internal duty. It is understood that ordinary charges for the handling of goods in the ports are not within the scope of this Article and may be levied.

#### Article 10.

The establishment and the activities of limited liability and other companies and associations, commercial, industrial, financial, forwarding, navigation and assurance are based on the laws and regulations of the Contracting Party in the territories of which they may be situated.

It is understood that this Article does not give the right to impose by the enactment of laws or otherwise special conditions on companies of either of the Contracting Parties operating in the territories of the other involving treatment less favourable than

that which is applied to national or foreign companies operating in those territories.

Article 11.

Limited liability and other companies and associations, commercial, industrial and financial, already or hereafter to be organised in accordance with the laws of either Contracting Party, and registered in the territories of such Party, are authorised, in the territories of the other, to exercise their rights and to appear in the Courts either as plaintiffs or defendants, subject to the laws of such other Party.

Article 12.

Each of the Contracting Parties undertakes to place no obstacle in the way of any company (duly organised in accordance with the laws of the other) which may desire to carry on in its territories, whether through the establishment of branches or otherwise, commercial, industrial, insurance, banking, or other description of business which the subjects or companies of any foreign country are or may be permitted to carry on; and in framing and administering laws with regard to the taxation or such companies and branches, each Contracting Party will be guided by the principle embodied in Article 1 of this Treaty, that is to say, that the system of taxation shall be so framed and administered as to place national companies and the business in the territories of each Contracting Party of the companies organised in the territories of the other so far as possible on the same footing in this respect.

Article 13.

The measures taken by the Contracting Parties for regulating and forwarding traffic across their territories shall facilitate free transit by rail or waterway on routes in use convenient for international transit. No distinction shall be made which is based on the nationality of persons, the flag of vessels, the place of origin, departure, entry, exit or destination, or on any circumstances relating to the ownership of goods or of vessels, coaching or goods stock or other means of transport.

In order to ensure the application of the foregoing provisions the Contracting Parties will allow transit in accordance with the customary conditions and reserves across their territorial waters.

Traffic in transit shall not be subject to any special dues in respect of transit (including entry and exit) except for such dues as are intended solely to defray expenses of supervision and administration entailed by such transit. It is understood that ordinary charges for the handling of the goods in the ports are not within the scope of this Article and may be levied.

Neither Contracting Party shall be bound by this Article to afford transit for passengers whose admission into its territories is forbidden, or for goods of a kind of which the importation is prohibited, either on grounds of public health or security, or as a precaution against diseases of animals and plants.

For the purpose of this Article, persons, baggage and goods, and also vessels, coaching and goods stock, and other means of transport shall be deemed to be in transit across the territories of the Contracting Parties, when the passage across such territories, with or without transshipment, warehousing, breaking bulk, or change in the mode of transport, is only a portion of a complete journey, beginning and terminating beyond the frontier of the Party across whose territories the transit takes place.

#### Article 14.

Each of the Contracting Parties shall permit the importation or exportation of all merchandise which may be legally imported or exported, and also the carriage of passengers from or to their respective territories, upon the vessels of the other; and such vessels, their cargoes and passengers, shall enjoy the same privileges as, and shall not be subjected to any other or higher duties or charges than, national vessels and their cargoes and passengers or the vessels, cargoes and passengers of the most favoured nation.

#### Article 15.

The provisions of this Treaty relating to the mutual concession of national treatment in matters of navigation do not apply to the coasting trade, in respect of which the subjects and vessels of the Contracting Parties shall enjoy most favoured nation treatment.

British and Latvian vessels may, nevertheless, proceed from one port to another, either for the purpose of landing the whole or part of their cargoes or passengers brought from abroad, or of taking

on board the whole or part of their cargoes or passengers for a foreign destination.

It is also understood that, in the event of the coasting trade of either Party being exclusively reserved to national vessels, the vessels of the other Party, if engaged in trade to or from places not within the limits of the coasting trade so reserved, shall not be prohibited from the carriage between two ports of the former Party of passengers holding through tickets or merchandise consigned on through bills-of-lading to or from places not within the above-mentioned limits, and while engaged in such carriage these vessels and their passengers and cargoes shall enjoy the full privileges of this Treaty.

#### Article 16.

In all that regards the stationing, loading and unloading of vessels in the ports, docks, roadsteads and harbours of the territories of the Contracting Parties, no privilege or facility shall be granted by either Party to vessels of any other foreign country or to national vessels which is not equally granted to vessels of the other Party.

#### Article 17.

In regard to duties of tonnage, harbour, pilotage, lighthouse, quarantine, or other analogous duties or charges of whatever denomination, levied in the name or for the profit of the Government, public functionaries, private individuals, corporations or establishments of any kind, the vessels of either Contracting Party shall enjoy in the ports of the territories of the other treatment at least as favourable as that accorded to national vessels or the vessels of any other foreign country.

#### Article 18.

Any vessel of either of the Contracting Parties which may be compelled, by stress of weather or by accident, to take shelter in a port of the other, shall be at liberty to refit therein, to procure all necessary stores, and to put to sea again, without paying any dues other than such as would be payable in a similar case by a national vessel. In case, however, the master of a merchant-vessel should be under the necessity of disposing of a part of his merchandise in order to defray his expenses, he shall be bound to conform to the

Regulations and Tariffs of the place to which he may have come.

If any vessel of one of the Contracting Parties should run aground or be wrecked upon the coasts of the other, such vessel, and all parts thereof, and all furniture and appurtenances belonging thereunto, and all goods and merchandise saved there from, including any which may have been cast into the sea, or the proceeds thereof, if sold, as well as all papers found on board such stranded or wrecked vessel, shall be given up to the owners of such vessel, goods, merchandise, &c., or to their agents when claimed by them. If there are no such owners or agents on the spot then the vessel, goods, merchandise, &c., referred to shall, in so far as they are the property of a subject or citizen of the other Contracting Party, be delivered to the Consular Officer of that Contracting Party in whose district the wreck or stranding may have taken place, upon being claimed by him within the period fixed by the laws of that Contracting Party, and such Consular Officers, owners, or agents shall pay only the expenses incurred in the preservation of the property, together with the salvage or other expenses which would have been payable in the like case of a wreck or stranding of a national vessel.

The Contracting Parties agree, moreover, that merchandise saved shall not be subjected to the payment of any Customs duty unless cleared for internal consumption.

In the case of a vessel either being driven in by stress of weather, run aground, or wrecked, the respective Consular Officers shall, if the owner or master or other agent of the owner is not present, or is present and requires it, be authorised to interpose in order to afford the necessary assistance to their fellow-countrymen.

#### Article 19.

All vessels which, according to British law, are to be deemed British vessels, and all vessels which, according to Latvian law, are to be deemed Latvian vessels, shall for the purpose of this Treaty be deemed British and Latvian vessels respectively.

#### Article 20.

It shall be free to each of the Contracting Parties to appoint Consuls-General, Consuls, Vice-Consuls and Consular Agents to

reside in the territories of the other. Such Consuls-General, Consuls, Vice-Consuls and Consular Agents, however, shall not enter upon their functions until after they shall have been approved and admitted in the usual form by the Government to which they are sent.

Article 21.

The Consular Officers of each of the Contracting Parties residing in the territories of the other shall receive from the local authorities such assistance as can by law be given to them for the recovery of deserters from the vessels of their respective countries.

Provided that this stipulation shall not apply to subjects or citizens of the Contracting Party in whose territory the desertion takes place.

Article 22.

The subjects or citizens of each of the Contracting Parties shall have in the territories of the other the same rights in regard to patents for inventions, trade marks and designs, and copyright in literary and artistic works as their respective laws do now or may hereafter grant to their own subjects or citizens.

Article 23.

Latvia agrees on condition of reciprocity to recognise and protect all rights in any industrial, literary or artistic property belonging to British subjects in force, or which but for the War or Revolution in Russia would have been in force in any part of her territories before transfer to Latvia, and for the purpose of renewal of such rights the proper extension of time will be accorded.

It is understood that for the purposes of the above provisions Latvia may require proof of title and also registration of such rights in Latvia.

It is further understood that patents and trade marks which have been registered in Latvia before the date of conclusion of this Treaty and would be identical with those previously registered by British subjects in Russia, can be revoked in Latvia only by the decision of the Courts of Law. Latvia agrees to promulgate within six months from the date of the ratification of this Treaty a special law concerning revocation of patents and trade marks so registered.

Article 24.

All goods bearing marks or descriptions which state or manifestly suggest that the goods are the produce or manufacture of the territories of either of the Contracting Parties shall, if such statement or suggestion be false, be seized on importation into the territories of either of the two Parties. The seizure may also be effected in the State where the false indication of origin has been applied, or in that into which the goods bearing the false indication may have been imported.

The seizure shall be effected either at the request of the proper Government Department or of an interested party, whether an individual or a society, in conformity with the domestic legislation of each Contracting Party, but the authorities are not bound to effect the seizure of goods in transit.

The Tribunals of each Contracting Party shall decide what descriptions, on account of their generic character, do not fall within the provisions of the present Article.

Article 25.

This Treaty shall not be deemed to confer any right or to impose any obligation in contravention of any general International Convention to which either His Britannic Majesty or the President of the Latvian Republic is or hereafter may be a party.

Article 26.

The stipulations of the present Treaty shall not be applicable to India or to any of His Britannic Majesty's self-governing Dominions, Colonies, Possessions, or Protectorates, unless notice is given by His Britannic Majesty's Representative at Riga of the desire of His Britannic Majesty that the said stipulations shall apply to any such territory.

Nevertheless, goods produced or manufactured in India or in any of His Britannic Majesty's self-governing Dominions, Colonies, Possessions, or Protectorates shall enjoy in Latvia complete and unconditional most-favoured-nation treatment so long as goods produced or manufactured in Latvia are accorded in India or such self-governing Dominion, Colony, Possession or Protectorate

treatment as favourable as that accorded to goods produced or manufactured in any other foreign country.

Article 27.

The terms of the preceding Article relating to India and to His Britannic Majesty's self-governing Dominions, Colonies Possessions and Protectorates shall apply also to any territory in respect of which a mandate on behalf of the League of Nations has been accepted by His Britannic Majesty.

Article 28.

The present Treaty shall be ratified and the ratifications shall be exchanged at London as soon as possible. It shall come into force immediately upon ratification, and shall remain in force until the expiration of twelve months from the date on which either or the Contracting Parties shall have denounced it.

As regards, however, India or any of His Britannic Majesty's self-governing Dominions, Colonies, Possessions or Protectorates, or any territory in respect of which a mandate on behalf of the League of Nations has been accepted by His Britannic Majesty, to which the stipulations of the present Treaty shall have been made applicable under Articles 26 or 27, either of the Contracting Parties shall have the right to terminate it separately at any time on giving twelve months' notice to that effect.

In witness whereof the respective Plenipotentiaries have signed the present Treaty and have affixed thereunto their seals.

Done in duplicate at London the 22-nd day of June 1923.

L. S. G. W. Bisseneek.

L. S. Curzon of Kedleston.

---

---

---

*L'Emancipatrice* (Imp. Coopérative). 3, rue de Pondichéry, Paris. — 7-4-23.

---