

Numero della proposta

**234**

**CAMERA DEI DEPUTATI**

Sessione 1863.

*Proposta di Legge presentata nella tornata del 21. Maggio 1864.  
dal Ministro Dell' Estero*

**OGGETTO**

**Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima**

**Ufficio 1°**

» 2°

» 3°

» 4°

» 5°

» 6°

» 7°

» 8°

» 9°

**Relatore**

*Canalis*

**Adottata nella tornata del**

*12. Luglio*

**1864.**

Signore. Quando si conchiuse il trattato  
14 Agosto 1843 fra la Sardegna e la Danimarca  
esistevano ancora fra noi i diritti differenziali a  
carico delle estere bandiere sopra l'olio di oliva,  
il vino ed il grano importati dai paesi situati  
al di qua dello stretto di Gibilterra.

Egli è perciò che quel trattato, come vari  
altri conclusi sotto quel sistema, portava seco  
un articolo addizionale mediante il quale la  
Danimarca si riservava il diritto di assoggettare  
la bandiera Sarda a soprattasse equivalenti.

La legge del 6 Luglio 1850, abolitiva  
del sistema differenziale nel Regno di Sardegna,  
aveva dato luogo ad uno scambio di note o  
dichiarazioni in data 12 Luglio ed 11 Settembre  
dello stesso anno per le quali venivano a  
cessare gli effetti delle riserve restrittive ante-

riori nei rapporti commerciali dei due paesi.

Da quell'epoca non aveva più avuto luogo alcun nuovo ~~trattato~~ <sup>accordo</sup> commerciale colla Danimarca, ed il trattato del 1843, modificata dall'accennato scambio di dichiarazioni, scaduto dopo il primo decennio ma sempre conservato in vigore d'anno in anno pel solo fatto del non venire denunciato da alcuna delle parti continuò a reggere i nostri rapporti commerciali con quel paese.

Serò un articolo del detto Trattato, l'art. IX, relativo ai diritti da pagarsi al passaggio del Sund e del Belt, aveva cessato di aver effetto in virtù del Trattato del 1857, il quale, sulle norme praticate da altre nazioni, riscattava a perpetuità, mediante una somma fissa, quel gravame imposto alla navigazione nazionale.

I rapporti commerciali del Regno delle Due Sicilie colla Danimarca erano stati

589

per quasi un secolo regolati dal Trattato del  
6 Aprile 1748, e quel patto portava l'impronta  
dell'epoca, non consacrando ben inteso, che il  
diritto del commercio diretto, imponendo ad  
ambe le parti, forti restrizioni, ed escludendo  
per parte della Danimarca ogni concessione  
di commercio coloniale. L'ultimo paragrafo  
dell'articolo II. di quel Trattato dice, bien  
entendu que des autres royaumes, états, havres,  
ports et rivières de la domination Danoise seront  
exceptés entièrement les contrées éloignées du  
nord comme l'Islande, Féroë, les colonies de  
Sa Majesté dans le Groenland, le Nordland et le  
Finnmark, tous pays défendus même aux nations  
les plus amies et les plus favorisées.

A quasi un secolo di distanza, cioè il  
13 Gennaio 1846 vediamo il Regno delle Due  
Sicilie e la Danimarca introdurre da ambe le  
parti utili modificazioni al trattato del 1748,  
sebbene si lasciassero sussistere i diritti differenziali

di commercio, e di navigazione nei rapporti  
indiretti; e si mantenesse l'esclusione del  
cabotaggio... e del commercio di costa. Coll'  
articolo XIV. del nuovo trattato la Danimarca  
accordava alle Due Sicilie il commercio colo-  
niiale non già sul piede del trattamento  
nazionale ma su quello della nazione  
più favorita. In compenso di questa  
concessione la Danimarca esigeva che  
tutte le mercanzie ed i prodotti del Regno  
Danese, delle colonie, e dei possedimenti suoi  
e delle loro dipendenze che saranno importati  
direttamente nei domini siciliani da bastimenti  
danesi o siciliani, godessero d'una riduzione  
del 10 per cento sopra i diritti stabiliti dalla  
tariffa comune.

Non ci consta che la Toscana avesse  
trattati di commercio e di navigazione  
colla Danimarca e non troviamo traccia  
di altro accordo fra quei due Stati all'infuori

di quello del 28 Aprile 1858 relativo al riscatto  
del diritto di pedaggio del Sund.

Un tale stato di cose il Governo di  
Sua Maestà, desiderando ridurne ad un solo  
trattato i patti commerciali preesistenti, si  
diede a studiare l'attuale condizione delle  
leggi doganali della Danimarca, e constatò  
con viva soddisfazione che quel paese aveva  
apportato sensibili miglioramenti al suo sistema  
doganale.

Verso la metà del 1863 il Rigsraad  
adottava un nuovo progetto di legge destinato  
ad entrare in vigore nel 1864. Confrontata la  
nuova coll'antica legislazione si scorge nella  
recente riforma un nuovo avviamento verso  
il gran principio della libertà commerciale.

La nuova tariffa abolisce in modo assoluto  
tutti i diritti all'uscita che ancora colpivano certe  
materie prime, ed accorda la libera entrata ad  
un gran numero di articoli che ancora erano

soggetto a dazi. Tra questi ultimi, restringendoci  
a quelli che maggiormente possono interessare  
la nostra produzione, citeremo la canapa  
il sughero non lavorato, le farine d'ogni  
specie, lo zolfo, i semi ed i fiori, alcuni  
frutti, la noce di Galla, le materie per  
la concia, lo ardesia ed altre.

La stessa legge diminuisce i diritti  
su diverse mercanzie, alcune delle quali  
sono prodotte del nostro suolo e della nostra  
industria, e fra queste giova citare in gene-  
rale i commestibili, alcune frutta seche,  
il filo di lino e di canapa, la seta e gli  
ornamenti di seta, i cappelli di paglia  
d'Ungheria, il vino ed altri prodotti.

Barimenti furono facilitate nella  
legislazione Danese molte formalità relative  
ai pilotaggi, agli ancoraggi ed in generale  
all'entrata dei bastimenti nei porti e nei seni  
marittimi e fluviali di quello stato.

Il trattato che ho l'onore di sottoporre  
all'approvazione del Parlamento Nazionale  
ci garantisce tutti i vantaggi che ci era  
lecito sperare.

All'articolo I. si è stabilita l'assimila-  
zione reciproca al trattamento nazionale  
per tutti i diritti che si riferiscono ai battimenti  
nella navigazione diretta ed indiretta.

L'articolo VI. consacra uguale assimilazione  
per i diritti o gravami relativi alle merci  
per l'importazione, esportazione o deposito.

All'articolo VIII. si stabilisce il principio  
della reciproca libertà di cabotaggio.

L'articolo IX. accorda fin d'ora alle due  
parti il godimento incondizionale di tutti  
i vantaggi accordati ad altre nazioni.

Coll'articolo X. la Danimarca sanzionando  
l'illimitata concessione fatta alla nostra  
bandiera della navigazione e del commercio  
coloniale non vi pone altra condizione a

~



carico nostro che quella di estendere a di lei vantaggio tutti i favori dogiarj che per futuri trattati fossimo per accordare ad altre nazioni. Ma nell'atto in cui la Danimarca richiede da noi questi eventuali privilegj come compensa dei favori coloniali che ci accorda, essa consente pure ad estendere alla nostra bandiera simili privilegj eventuali per parte sua.

L'articolo XI. riflette il trattamento reciproco degli agenti consolari, e le facoltà loro accordate racchiude quanto suole praticarsi di più liberale in tale materia, cioè diritto di giudizio e di arbitraggio nelle questioni che insorgono fra i capitani e le ciurme dei legni mercantili, e diritto di richiamare i disertori marittimi.

L'articolo XII. provvede ai diritti degli eredi in caso di successioni intestate o testamentarie, ed alla conservazione

delle sostanze ereditarie in caso di assenza degli eredi.

Il Governo è convinto che i rapporti commerciali fra i due paesi, resi facili dal trattato sottoposto alle vostre deliberazioni, dovranno prendere quel proporzionato incremento che già notiamo nelle nostre relazioni con altri paesi del Nord, e ne saremmo doppiamente lieti perché la Danimarca fu uno dei primi paesi che salutarono la nostra rigenerazione politica, dandoci prove delle sue buone disposizioni verso di noi coll'accreditare per la prima volta un ministro presso la nostra Corte.

Per le esatte ragioni ci lusinghiamo che il Parlamento non esiterà ad approvare il seguente

Progetto di legge.

Vittorio Emanuele II.

Per grazia di Dio e per volontà della Nazione

Re d'Italia.

Articolo Unico.

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intiera esecuzione al Trattato di navigazione e Commercio tra l'Italia e la Danimarca firmato in Torino il 1° Maggio 1864.

*Traité de navigation et de commerce*

*entre*

*l'Italie et le Danemark*

---

La Majesté le Roi d'Italie et la  
Majesté le Roi de Danemark, animés du désir  
de faciliter et d'étendre les relations commerciales  
entre Leurs sujets respectifs et de consolider pour tout  
le Royaume d'Italie les bons rapports établis  
entre la République de Gènes, les États Sardes et  
le Royaume des Deux Siciles d'un côté et le  
Danemark de l'autre, par les traités respectifs  
du 30 Juillet 1789, du 14 Août 1843 et du 13  
Janvier 1846, ont déterminé de stipuler un traité  
de navigation et de commerce, qui, basé sur le prin-  
cipe d'une parfaite réciprocité, procure à l'un et  
à l'autre État de solides avantages. Et à cet effet  
ils ont nommé pour Leurs plénipotentiaires,  
savoir,

Sa Majesté le Roi d'Italie le Chevalier  
Jean Manna, Sénateur du Royaume, Grand Of-  
ficier de son ordre des Saints Maurice et Lazare,  
Son Ministre Secrétaire d'Etat au Département  
de l'Agriculture, de l'Industrie et du Commerce,

Sa Majesté le Roi de Danemark le Baron  
Iver Holger Rosenkrantz, Son Chambellan  
Chevalier de son Ordre du Danebrog, et son  
Ministre résident auprès de Sa Majesté le Roi  
d'Italie;

Lesquels après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs  
trouvés en bonne et due forme, sont convenus des Ar-  
cles suivans.

### Article 1.<sup>er</sup>

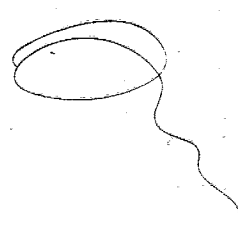
Les bâtimens italiens arrivant chargés ou sur-  
lest dans les ports du Royaume de Danemark,  
et réciproquement les bâtimens danois arrivant

515

chargés ou sur lest dans les ports du Royaume d'Italie, y seront traités, tant à leur entrée que pendant leur séjour et à leur sortie et quelque soit le lieu de leur provenance ou celui de leur destination, sur le même pied que les navires nationaux; pour tout ce qui concerne les droits de douane, de tonnage, de phare, de pilotage, de balisage, de quai, de port, de frèges, de quarantaine, d'expédition et autres, et généralement pour tous les droits ou charges quelconques qui affectent le navire, soit que ces droits soient perçus au profit du Gouvernement, soit qu'ils le soient au profit des Autorités locales, d'établissements publics, de particuliers ou de corporations.

## Article 2.

Les navires italiens et réciproquement les navires danois ne pourront profiter des immunités



et avantages qui leur sont respectivement assurés par le présent traité, qu'autant qu'ils se trouveront munis des papiers et certificats exigés par les règlements existants dans chacun des deux pays pour constater leur nationalité. Et dans ce but les Hautes Parties contractantes se communiqueront ces divers documents dans le moindre délai possible, se réservant de se donner mutuellement connaissance des modifications que chacune d'Elles pourrait juger à propos d'y apporter dans la suite.

### Article 3.

En tout ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et déchargement dans les ports, bassins, rades ou havres de l'un des deux États, il ne sera accordé aucun privilège aux navires nationaux, qui ne le soit également à ceux de l'autre État, la volonté des deux Hautes



Parties contractantes étant que sous ce rapport aussi  
les bâtiments de l'un et de l'autre Etat soient  
traités sur le pied d'une parfaite égalité.

### Article 4.

Les bâtiments italiens qui arriveront dans les  
ports de Sa Majesté Danoise et les bâtiments  
danois qui arriveront dans les ports de Sa Majesté  
le Roi d'Italie sont autorisés à ne charger ou  
décharger qu'en partie si le Capitaine ou le  
propriétaire le désire, et ils pourront se rendre  
ensuite dans les autres ports de mer du même  
Etat pour compléter leur chargement ou décharge-  
ment.

### Article 5.

En cas de relâche forcée d'un navire italien  
dans un port du Royaume de Danemark ou

d'un navire danois dans un port du Royaume d'Italie, il y jouira tant pour le bâtiment que pour la cargaison, des faveurs et immunités que la législation de chacun des deux pays accorde à ses propres navires en pareille circonstance, pourvu que la nécessité de la relâche soit dûment constatée.

Le même traitement de faveur sera réciproquement accordé aux navires échoués en cas de bris ou de naufrage. Il est d'ailleurs entendu que les Consuls et Agents Consulaires respectifs seront admis à surveiller les opérations relatives à la réparation au ravitaillement ou à la vente, s'il y a lieu, des navires entrés en relâche, échoués ou naufragés à la côte.

## Article 6.

Toute espèce de marchandises et objets de commerce, provenant du sol ou de l'industrie des

États de Sa Majesté le Roi d'Italie ou de tout autre pays qui pourront être légalement importés, déposés ou emmagasinés dans les États de Sa Majesté le Roi de Danemark par des bâtiments danois et réciproquement toute espèce de marchandises et objets de commerce provenant du sol ou de l'industrie des États de Sa Majesté le Roi de Danemark ou de tout autre pays, qui pourront être légalement importés, déposés ou emmagasinés dans les États de Sa Majesté le Roi d'Italie par des bâtiments italiens, soit que ces bâtiments viennent directement des ports du pays dont ils portent le pavillon, soit qu'ils viennent de tout autre pays étranger, pourront également y être importés, déposés ou emmagasinés par les bâtiments de l'autre Partie contractante, sans être tenus à payer d'autres ou de plus forts droits de quelque espèce ou dénomination que

ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement  
des autorités locales ou d'établissements particuliers  
quelconques, que ceux que ces mêmes marchandises  
ou produits payeraient dans le même cas, s'ils,  
étaient importés, déposés ou emmagasinés par des  
bâtimens nationaux.

De la même manière toute espèce de mar-  
chandises et objets de commerce qui pourront être  
légalement exportés ou réexportés des ports de Sa  
Majesté le Roi d'Italie sur des bâtimens italiens  
pourront également en être exportés ou réexportés sur  
des bâtimens danois, et réciproquement toute  
espèce de marchandises et objets de commerce, qui  
pourront être légalement exportés ou réexportés des  
ports de Sa Majesté le Roi de Danemark sur des  
bâtimens danois pourront également en être exportés  
ou être réexportés sur des bâtimens italiens, sans  
payer d'autres ou de plus forts droits ou charges.

140  
corporation ou individu agissant en son nom ou sous  
son autorité pour l'achat d'aucun objet de commerce  
légalement importé dans le territoire de l'autre, en  
considération de la nationalité du bâtiment, qui  
aurait importé les dits objets, soit qu'il appartienne  
à l'une ou à l'autre des Parties dans les ports de  
laquelle ces objets de commerce auront été importés,  
l'intention et la volonté des deux Hautes Parties sus-  
mentionnées étant qu'aucune différence ou distinction  
quelconque n'ait lieu à cet égard.

### Article 8.

En ce qui concerne le cabotage il est convenu  
entre les Hautes Parties contractantes que les navires  
de chacune d'elles au dessus de 30 tonnes (15 last de  
commerce de Danemark) jouiront dans les Etats de  
l'autre des mêmes privilèges et seront traités à tous  
égards sur le même pied que les navires nationaux.

de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des autorités locales ou d'établissements particuliers quelconques, que ceux qui seraient payés pour les mêmes marchandises ou objets de commerce s'ils étaient exportés ou réimportés sur des bâtiments nationaux.

Le traitement de la nation la plus favorisée est réciproquement garanti à chacun des deux pays pour tout ce qui concerne le transit.

Toutefois la prohibition est maintenue pour la poudre à tirer, et les deux Hautes Parties contractantes se réservent de soumettre à des autorisations spéciales le transit des armes de guerre.

## Article 7.

Aucune priorité ou préférence ne sera accordée directement ou indirectement par l'une ou l'autre, des Parties contractantes, ni par aucune compagnie,

## Article 9.

Il ne pourra être imposé par une des Parties contractantes au commerce et à la navigation de l'autre, aucun droit nouveau ou plus élevé ni aucune entrave ou restriction quelconques, qui ne s'appliqueraient pas également et dans la même mesure au commerce et à la navigation de tout autre pays.

Il ne pourra être concédé aucune faveur par l'une des Puissances contractantes au commerce et à la navigation d'une nation étrangère, sans que cette faveur devienne de droit et ipso facto commune au commerce ou à la navigation des sujets de l'autre puissance.

## Article 10.

Chacune des deux Parties s'engage à faire profiter l'autre de toute faveur de commerce, de navigation ou de pêche, de tout privilège ou

abaïssement dans les tarifs à l'importation ou à l'exportation ou au transit des articles mentionnés ou non dans le présent traité, que l'une d'elles pourrait accorder à une tierce puissance. Elles s'engagent en outre à n'établir l'une envers l'autre aucun droit de prohibition, d'importation ou d'exportation ou de transit, qui ne soit en même temps applicable aux autres nations.

Il est spécialement entendu que le Danemark ayant consenti à admettre le pavillon italien sur le pied d'une parfaite égalité avec le pavillon national non seulement dans la navigation et le commerce avec le territoire du Royaume et des Duchés, mais encore dans la navigation et le commerce avec ses possessions d'Islande et de Faeroe et ses colonies des Antilles, jouira sous ce rapport d'une parfaite réciprocité de traitement et profitera de tous les avantages de tarif résultant des traités de commerce et de navigation conclus avec les



600  
17

Royaume d'Italie avec tout autre pays.

## Article 11.

Les Consuls, Vice Consuls et Agents consulaires de  
chaque des deux Hautes Parties contractantes jouiront  
dans les États de l'autre des mêmes privilèges et  
pouvoirs, dont jouissent ceux des nations les plus favorisées,  
ils auront le droit d'être juges et arbitres dans les  
questions locales dérivant des contrats passés en d'autres  
lieux entre les Capitaines et les équipages des navires  
de leur nation, et les autorités locales ne pourront y  
intervenir que dans le cas où la conduite du capitaine  
ou de l'équipage troublerait l'ordre et la tranqui-  
lité du pays. Les marins appartenant à la marine  
de l'une des deux Hautes Parties contractantes qui  
désertent dans les États et possessions de l'autre, pourvu  
toutefois qu'ils ne soient pas sujets du pays où ils  
désertent, seront, sur la demande adressée à

à l'Autorité compétente par les Consuls et Vice-Consuls respectifs ou leur ayant cause, recherchés, arrêtés, et, après que leur désertion aura été dûment prouvée, reconduits à bord de leur bâtiment. Les déserteurs seront de plus, au besoin, détenus et gardés dans les maisons d'arrêt du pays à la requisition et aux frais des Consuls, jusqu'à ce que ces agents aient trouvé une occasion de les faire partir. Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans le délai de deux mois, à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient remis en liberté et ne pourraient plus être arrêtés pour les mêmes causes. Si le déserteur avait commis quelque délit à terre, son extradition sera différée par les Autorités locales jusqu'à ce que le tribunal compétent ait rendu un jugement en bonne et due forme sur le délit et que l'exécution du jugement ait eu lieu.

Article 14.

## Article 12.

Les sujets de chacune des deux Hautes Parties contractantes auront le droit sur le territoire de l'autre de recueillir les successions ab intestato ou testamentaires, d'y posséder des biens de toute espèce et d'en disposer de la même manière que les nationaux par testament, donation ou autrement, en ne payant au profit des Gouvernements respectifs d'autres droits que ceux auxquels les habitants du pays où se trouvent les dits biens, sont assujettis en pareilles occasions. En cas d'absence des héritiers il sera provisoirement pris des dits biens les mêmes soins qui seraient pris en pareils cas des biens des indigènes, jusqu'à ce que l'héritier légitime ait pris des mesures pour recueillir l'héritage.

Article 13.

## Article 13.

Le présent traité sera en vigueur pendant dix années à compter du jour de l'échange des ratifications. Si un an avant ce terme, l'une des Hautes Parties contractantes n'avait pas annoncé à l'autre par une notification officielle son intention d'en faire cesser l'effet, le dit traité restera obligatoire pendant douze mois au delà de ce terme et ainsi de suite jusqu'à l'expiration des douze mois qui suivront une semblable déclaration quelle que soit l'époque où elle aurait eu lieu.

## Article 14.

Les ratifications du présent traité seront échangées à Turin dans l'espace de trois mois à compter du jour de la signature ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les Plenipotentiaires respectifs  
l'ont signé en double original et y ont apposé  
les sceaux de leurs armes.

Fait à Turin le 1<sup>er</sup> Mai 1864.

Giò Manna.  
(L.S.)

Prosenbrantz  
(L.S.)

Per copia conforme  
all'originale

Curino 10. maggio 1864.

L'Inviato Straordinario e Ministro Plenipotenziario  
Incaricato delle funzioni di Segretario Generale  
del Ministero per gli Affari Esteri.

M. Corroty

# CAMERA DEI DEPUTATI

## PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro degli affari esteri

(VISCONTI-VENOSTA)

*nella tornata del 19 maggio 1864.*

### Trattato di navigazione e commercio tra l'Italia e la Danimarca.

**SIGNORI!** — Quando si conchiuse il trattato 14 agosto 1843 fra la Sardegna e la Danimarca esistevano ancora fra noi i diritti differenziali a carico delle estere bandiere sopra l'olio di olivo, il vino ed il grano importati dai paesi situati al di qua dello stretto di Gibilterra.

Egli è perciò che quel trattato, come vari altri conchiusi sotto quel sistema, portava seco un articolo addizionale, mediante il quale la Danimarca si riserbava il diritto di assoggettare la bandiera sarda a soprattasse equivalenti.

La legge del 6 luglio 1850, abolitiva del sistema differenziale nel regno di Sardegna, aveva dato luogo ad uno scambio di note o dichiarazioni in data 12 luglio ed 11 settembre dello stesso anno, per le quali venivano a cessare gli effetti delle riserve restrittive anteriori nei rapporti commerciali dei due paesi.

Da quell'epoca non aveva più avuto luogo alcun nuovo accordo commerciale colla Danimarca, ed il trattato del 1843, modificato dall'accennato scambio

(234)

di dichiarazioni, scaduto dopo il primo decennio, ma sempre conservato in vigore d'anno in anno pel solo fatto del non venire denunziato da alcuna delle parti, continuò a reggere i nostri rapporti commerciali con quel paese.

Però un articolo del detto trattato, l'articolo 9, relativo ai diritti da pagarsi al passaggio del Sund e dei Belt, aveva cessato di aver effetto in virtù del trattato del 1857, il quale, sulle norme praticate da altre nazioni, riscattava a perpetuità, mediante una somma fissa, quel gravame imposto alla navigazione nazionale.

I rapporti commerciali del regno delle Due Sicilie colla Danimarca erano stati per quasi un secolo regolati dal trattato del 6 aprile 1748, e quel patto portava l'impronta dell'epoca, non consacrando, ben inteso, che il diritto del commercio diretto, imponendo ad ambe le parti forti restrizioni, ed escludendo, per parte della Danimarca, ogni concessione di commercio coloniale. L'ultimo paragrafo dell'articolo 2 di quel trattato diceva: *Bien entendu que des susdits royaumes, États, havres, ports et rivières de la domination Danoise seront exceptées entièrement les contrées éloignées du nord, comme l'Islande, Féroé, les colonies de Sa Majesté dans le Groenland, le Nordland et le Finmark, tous pays défendus même aux nations les plus amies et les plus favorisées.*

A quasi un secolo di distanza, cioè il 13 gennaio 1846, vediamo il regno delle Due Sicilie e la Danimarca introdurre di concerto utili modificazioni al trattato del 1748, sebbene si lasciassero sussistere i diritti differenziali di commercio e di navigazione nei rapporti indiretti, e si mantenesse l'esclusione del cabotaggio e del commercio di costa. Coll'articolo 14 del nuovo trattato la Danimarca accordava alle Due Sicilie il commercio coloniale non già sul piede del trattamento nazionale, ma su quello della nazione più favorita. In compenso di questa concessione la Danimarca esigeva che tutte le mercanzie ed i prodotti del regno Danese, delle colonie e dei possedimenti suoi, e delle loro dipendenze che sarebbero importati direttamente nei domini siciliani, da bastimenti danesi o siciliani, godessero d'una riduzione del 10 per cento sopra i diritti stabiliti dalla tariffa comune.

Non ci consta che la Toscana avesse trattati di commercio e di navigazione colla Danimarca, e non troviamo traccia di altro accordo fra quei due Stati

all'infuori di quello del 28 aprile 1858, relativo al riscatto del diritto di pedaggio del Sund.

In tale stato di cose, il Governo di Sua Maestà, desiderando ridurre ad un solo trattato i patti commerciali preesistenti, si diede a studiare l'attuale condizione delle leggi doganali della Danimarca, e constatò con viva soddisfazione che quel paese aveva apportato sensibili miglioramenti al suo sistema daziario.

Verso la metà del 1863 il *Rigsraad* adottava un nuovo progetto di legge, destinato ad entrare in vigore nel 1864. Confrontata la nuova coll'antica legislazione, si scorge nella recente riforma un nuovo avviamento verso il gran principio della libertà commerciale.

La nuova tariffa abolisce in modo assoluto tutti i diritti all'uscita che ancora colpivano certe materie prime, ed accorda la libera entrata ad un gran numero di articoli che ancora erano soggetti a dazii. Fra questi ultimi, restringendoci a quelli che maggiormente possono interessare la nostra produzione, citeremo la canapa, il sughero non lavorato, le farine d'ogni specie, lo zolfo, alcune frutta, la noce di Galla, le materie per le conce, le ardesie ed altri.

La stessa legge diminuisce i diritti su diverse mercanzie, alcuna delle quali sono prodotto del nostro suolo e della nostra industria, e fra queste giova citare in generale i commestibili, alcune frutta secche, il filo di lino e di canapa, la seta e gli ornamenti di seta, i cappelli di paglia d'*Italia*, il vino ed altri prodotti.

Parimente furono facilitate nella legislazione danese molte formalità relative ai pilotaggi, agli ancoraggi, ed in generale all'entrata dei bastimenti nei porti e nei seni marittimi e fluviali di quello Stato.

Il trattato che ho l'onore di sottoporre all'approvazione del Parlamento nazionale ci garantisce tutti i vantaggi che ci era lecito sperare.

All'articolo I si è stabilita l'assimilazione reciproca al trattamento nazionale per tutti i diritti che si riferiscono ai bastimenti nella navigazione diretta ed indiretta.

L'articolo VI consacra uguale assimilazione per i diritti o gravami relativi alle mercanzie, per l'importazione, esportazione o depositi.

All'articolo VIII si stabilisce il principio della reciproca libertà di cabotaggio.

L'articolo IX accorda fin d'ora alle due parti il go-



dimento incondizionale di tutti i vantaggi accordati ad altre nazioni.

Coll'articolo X la Danimarca, sanzionando l'illimitata concessione fatta alla nostra bandiera, della navigazione e del commercio coloniale, non vi pone altra condizione a carico nostro, che quella di estendere a di lei vantaggio tutti i favori daziari che per futuri trattati fossimo per accordare ad altre nazioni. Ma nell'atto in cui la Danimarca richiede da noi questi eventuali privilegi, come compenso dei favori coloniali che ci accorda, essa consente pure ad estendere alla nostra bandiera simili privilegi eventuali per parte sua.

L'articolo XI, riflettente il trattamento reciproco degli agenti consolari e le facoltà loro accordate, racchiude quanto suole praticarsi di più liberale in tale materia, cioè diritto di giudizio e di arbitraggio nelle questioni che insorgono fra i capitani e le ciurme dei legni mercantili, e diritto di richiamare i disertori marittimi.

L'articolo XII provvede ai diritti degli eredi, in caso di successioni intestate o testamentarie, ed alla conservazione delle sostanze ereditarie, in caso di assenza degli eredi.

Il Governo è convinto che i rapporti commerciali fra i due paesi, resi facili dal trattato sottoposto alle vostre deliberazioni, dovranno prendere quel proporzionato incremento che già notiamo nelle nostre relazioni con altri paesi del Nord, e ne saremmo doppiamente lieti, perchè la Danimarca fu uno dei primi paesi che salutarono la nostra rigenerazione politica, dandoci prove delle sue buone disposizioni verso di noi, coll'accreditare per la prima volta un ministro presso la nostra Corte.

Per le esposte ragioni, ci lusinghiamo che il Parlamento non esiterà ad approvare il seguente

PROGETTO DI LEGGE

---

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA

---

*Articolo unico.*

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato di navigazione e commercio tra l'Italia e la Danimarca, firmato in Torino il 1° maggio 1864.

Traité de navigation et de commerce entre l'Italie  
et le Danemark.

Sa Majesté le Roi d'Italie et Sa Majesté le Roi de Danemark, animés du désir de faciliter et d'étendre les relations commerciales entre leurs sujets respectifs et de consolider pour tout le royaume d'Italie les bons rapports établis entre la République de Gênes, les Etats sardes et le royaume des Deux-Siciles d'un côté, et le Danemark de l'autre, par les traités respectifs du 30 juillet 1789, du 14 août 1843 et du 13 janvier 1846, ont déterminé de stipuler un traité de navigation et de commerce qui, basé sur le principe d'une parfaite réciprocité, procure à l'un et à l'autre Etat de solides avantages. Et à cet effet ils ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté le Roi d'Italie, le chevalier Jean Manna, sénateur du royaume, grand officier de son Ordre des saints Maurice et Lazare, son ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, de l'industrie et du commerce;

Sa Majesté le Roi de Danemark, le baron Iver Holger Rosenkrantz, son chambellan, chevalier de son Ordre du Danebrog et son ministre résident auprès de Sa Majesté le Roi d'Italie.

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

ART. 1<sup>er</sup>.

Les bâtiments italiens arrivant chargés ou sur lest dans les ports du royaume de Danemark, et réciproquement les bâtiments danois arrivant chargés ou sur lest dans les ports du royaume d'Italie, y seront traités, tant à leur entrée, que pendant leur séjour et à leur sortie, et quelque soit le lieu de leur provenance ou celui de leur destination, sur le même pied que les navires nationaux, pour tout ce qui concerne les droits de douane, de tonnage, de phare, de pilotage, de balisage, de quai, de port, de péage, de quarantaine, d'expédition et autres, et généralement pour tous les droits ou charges

(254)

quelconques qui affectent le navire, soit que ces droits soient perçus au profit du Gouvernement, soit qu'ils le soient au profit des autorités locales, d'établissements publics, de particuliers ou de corporations.

## ART. 2.

Les navires italiens, et réciproquement les navires danois, ne pourront profiter des immunités et avantages qui leur sont respectivement assurés par le présent traité, qu'autant qu'ils se trouveront munis des papiers et certificats exigés par les réglemens existants dans chacun des deux pays pour constater leur nationalité. Et dans ce but les hautes parties contractantes se communiqueront ces divers documents dans le moindre délai possible, se réservant de se donner mutuellement connaissance des modifications que chacune d'elles pourrait juger à propos d'y apporter dans la suite.

## ART. 3.

En tout ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et déchargement dans les ports, bassins, rades ou hâvres de l'un des deux États, il ne sera accordé aucun privilège aux navires nationaux, qui ne le soit également à ceux de l'autre État, la volonté des deux hautes parties contractantes étant que sous ce rapport aussi les bâtimens de l'un et de l'autre État soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

## ART. 4.

Les bâtimens italiens qui arriveront dans les ports de Sa Majesté danoise et les bâtimens danois qui arriveront dans les ports de Sa Majesté le Roi d'Italie, sont autorisés à ne charger ou décharger qu'en partie si le capitaine ou le propriétaire le désire, et ils pourront se rendre ensuite dans les autres ports de mer du même État pour compléter leur chargement ou déchargement.

## ART. 5.

En cas de relâche forcée d'un navire italien dans un port du royaume de Danemark, ou d'un navire danois dans un port du royaume d'Italie, il y jouira, tant pour le bâtiment que pour la cargaison, des faveurs et immunités que la législation de chacun des deux pays accorde à ses propres navires en pareille circonstance, pourvu que la nécessité de la relâche soit dûment constatée.

Le même traitement de faveur sera réciproquement accordé aux navires échoués en cas de bris ou de nau-

frage. Il est d'ailleurs entendu que les consuls et agents consulaires respectifs seront admis à surveiller les opérations relatives à la réparation, au ravitaillement ou à la vente, s'il y a lieu, des navires entrés en relâche, échoués ou naufragés à la côte.

ART. 6.

Toute espèce de marchandises et objets de commerce provenant du sol ou de l'industrie des Etats de Sa Majesté le Roi d'Italie ou de tout autre pays, qui pourront être légalement importés, déposés ou emmagasinés dans les Etats de Sa Majesté le Roi de Danemark par des bâtiments danois, et réciproquement toute espèce de marchandises et objets de commerce provenant du sol ou de l'industrie des Etats de Sa Majesté le Roi de Danemark, ou de tout autre pays, qui pourront être légalement importés, déposés ou emmagasinés dans les Etats de Sa Majesté le Roi d'Italie, par des bâtiments italiens, soit que ces bâtiments viennent directement des ports du pays dont ils portent le pavillon, soit qu'ils viennent de tout autre pays étranger, pourront également y être importés, déposés ou emmagasinés par des bâtiments de l'autre partie contractante, sans être tenus à payer d'autre ou de plus forts droits de quelque espèce ou dénomination, que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des autorités locales ou d'établissements particuliers quelconques, que ceux que ces mêmes marchandises ou produits paieraient dans le même cas s'ils étaient importés, déposés ou emmagasinés par des bâtiments nationaux.

De la même manière, toute espèce de marchandises et objets de commerce qui pourront être légalement exportés ou réexportés des ports de Sa Majesté le Roi d'Italie sur des bâtiments italiens, pourront également en être exportés ou réexportés sur des bâtiments danois, et réciproquement toute espèce de marchandises et objets de commerce, qui pourront être exportés ou réexportés des ports de Sa Majesté le Roi de Danemark, sur des bâtiments danois, pourront également en être exportés ou réexportés sur des bâtiments italiens, sans payer d'autres ou de plus forts droits ou charges, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des autorités locales ou d'établissements particuliers quelconques, que ceux qui seraient payés par les mêmes marchandises ou objets de commerce s'ils étaient

(254)

exportés ou réexportés sur des bâtiments nationaux.

Le traitement de la nation la plus favorisée est réciproquement garanti à chacun des deux pays pour tout ce qui concerne le transit.

Toutefois, la prohibition est maintenue pour la poudre à tirer, et les deux hautes parties contractantes se réservent de soumettre à des autorisations spéciales le transit des armes de guerre.

## ART. 7.

Aucune priorité ou préférence ne sera accordée directement ou indirectement par l'une ou l'autre des parties contractantes, ni par aucune Compagnie, corporation ou individu, agissant en son nom ou sous son autorité, pour l'achat d'aucun objet de commerce légalement importé dans le territoire de l'autre, en considération de la nationalité du bâtiment qui aurait importé lesdits objets, soit qu'il appartienne à l'une ou à l'autre des deux parties dans les ports de laquelle ces objets de commerce auront été importés, l'intention et la volonté des deux hautes parties susmentionnées étant qu'aucune différence ou distinction quelconque n'ait lieu à cet égard.

## ART. 8.

En ce qui concerne le cabotage, il est convenu entre les hautes parties contractantes que les navires de chacune d'elles au-dessus de trente tonnes (quinze *last* de commerce de Danemark) jouiront dans les Etats de l'autre des mêmes privilèges et seront traités à tous égards sur le même pied que les navires nationaux.

## ART. 9.

Il ne pourra être imposé, par une des parties contractantes au commerce et à la navigation de l'autre, aucun droit nouveau ou plus élevé, ni aucunes entraves ou restrictions quelconques, qui ne s'appliqueraient pas également et dans la même mesure au commerce et à la navigation de tout autre pays.

Il ne pourra être concédé aucune faveur, par l'une des puissances contractantes, au commerce et à la navigation d'une nation étrangère, sans que cette faveur devienne de droit et *ipso facto* commune au commerce ou à la navigation des sujets de l'autre puissance.

## ART. 10.

Chacune des deux parties s'engage à faire profiter l'autre de toute faveur de commerce, de navigation ou de pêche, de tout privilège ou abaissement dans les tarifs à l'importation ou à l'exportation ou au transit

des articles mentionnés ou non dans le présent traité, que l'une d'elles pourrait accorder à une tierce puissance. Elles s'engagent en outre à n'établir l'une envers l'autre aucun droit de prohibition, d'importation ou d'exportation ou de transit, qui ne soit en même temps applicable aux autres nations.

Il est spécialement entendu que le Danemark ayant consenti à admettre le pavillon italien sur le pied d'une parfaite égalité avec le pavillon national non-seulement dans la navigation et le commerce avec le territoire du royaume et des duchés, mais encore dans la navigation et le commerce avec ses possessions d'Islande et de Faeroe et ses colonies des Antilles, jouira sous ce rapport d'une parfaite réciprocité de traitement et profitera de tous les avantages de tarif résultant des traités de commerce et de navigation conclus par le royaume d'Italie avec tout autre pays.

#### ART. 11.

Les consuls, vice-consuls et agents consulaires de chacune des deux hautes parties contractantes jouiront dans les États de l'autre des mêmes privilèges et pouvoirs, dont jouissent ceux des nations les plus favorisées : ils auront le droit d'être juges et arbitres dans les questions locales dérivant des contrats passés en d'autres lieux entre les capitaines et les équipages des navires de leur nation, et les autorités locales ne pourront y intervenir que dans le cas où la conduite du capitaine ou de l'équipage troublerait l'ordre et la tranquillité du pays. Les marins appartenant à la marine de l'une des deux hautes parties contractantes, qui désertent dans les États et possessions de l'autre, pourvu toutefois qu'ils ne soient pas sujets du pays où ils désertent, seront, sur la demande adressée à l'autorité compétente par les consuls et vice-consuls respectifs ou leur ayant cause, recherchés, arrêtés, et, après que leur désertion aura été dûment prouvée, reconduits à bord de leur bâtiment. Les déserteurs seront de plus, au besoin, détenus et gardés dans les maisons d'arrêt du pays à la requisition et aux frais des consuls, jusqu'à ce que ces agents aient trouvé une occasion de les faire partir. Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans le délai de deux mois, à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient remis en liberté et ne pourraient plus être arrêtés pour les mêmes causes. Si le déserteur avait commis quelque délit à terre, son extradition sera différée par les autorités locales jusqu'à

(254)

ce que le tribunal compétent ait rendu un jugement en bonne et due forme sur le délit et que l'exécution du jugement ait eu lieu.

## ART. 12.

Les sujets de chacune des deux hautes parties contractantes auront le droit sur le territoire de l'autre de recueillir les successions *ab intestato* ou testamentaires, d'y posséder des biens de toute espèce et d'en disposer de la même manière que les nationaux par testament, donation ou autrement, en ne payant au profit des Gouvernements respectifs d'autres droits que ceux auxquels les habitants du pays où se trouvent lesdits biens sont assujettis en pareille occasion. En cas d'absence des héritiers il sera provisoirement pris desdits biens les mêmes soins qui seraient pris en pareils cas des biens des indigènes, jusqu'à ce que l'héritier légitime ait pris des mesures pour recueillir l'héritage.

## ART. 13.

Le présent traité sera en vigueur pendant dix années à compter du jour de l'échange des ratifications. Si un an avant ce terme l'une des hautes parties contractantes n'avait pas annoncé à l'autre, par une notification officielle, son intention d'en faire cesser l'effet, ledit traité restera obligatoire pendant douze mois au-delà de ce terme et ainsi de suite jusqu'à l'expiration des douze mois qui suivront une semblable déclaration, quelle que soit l'époque où elle aurait eu lieu.

## ART. 14.

Les ratifications du présent traité seront échangées à Turin dans l'espace de trois mois à compter du jour de la signature ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signé en double original et y ont apposé les sceaux de leurs armes.

Fait à Turin, le 4<sup>er</sup> mai 1864.

GIOVANNI MANNA  
(LS.)

ROSENKRANTZ  
(LS.)

Per copia conforme all'originale:

Torino, 10 maggio 1864.

*L'inviato straordinario e ministro plenipotenziario incaricato delle funzioni di segretario generale del Ministero per gli affari esteri.*

M. CERRUTI

*Approvato nella seduta del 12. luglio 1864.*



Signori

10/1

Il trattato di commercio e di navigazione col-  
la Danimarca, che viene ora sottoposto alla  
vostra approvazione, è forse il più largo ed  
incondizionato fra tutti quelli conclusi con al-  
tre potenze dopo la proclamazione del Regno  
d'Italia, imperciocchè nel mentre stabilisce il  
reciproco trattamento nazionale fra l'Italia, e  
la Danimarca in tutti i loro rapporti civili, com-  
merciali, <sup>consolari</sup> industriali, doganali, e marittimi, assi-  
cura ibi ipso facto ed ex jure il tratta-  
mento delle nazioni le più favorite in ordine  
ai gravami ed ai favori che si volessero intro-  
durre nell'avvenire sì nel commercio, che  
nella navigazione dei due Stati contrattati.

Ma qui si rimane il trattato medesimo, ma ga-  
rantisce e concede la più ampia libertà del cabo-  
taggio ai rispettivi bastimenti superiori alle trenta  
tonnellate, ed inoltre a differenza di altri trattati,  
fra cui di quello di Paesi Bassi, sanziona alla nos-  
tra bandiera l'illimitata concessione della naviga-  
zione e del commercio coloniale nelle possessioni  
Danesi d'Islanda e di Fiéroè non che nelle colonie  
della Svezia, non ponendovi altra condizione o  
nostro carico tranne quello di estendere a vantag-  
gio della Danimarca tutti i favori Danesi, che per  
altri trattati fossero per accordarsi ad altre nazioni,  
favori di essa per parte sua si accorda più d'ora.

Non vi faccia quindi meraviglia, o Signori, se  
i vostri uffizi furono unanimi nell'accettare il presente

trattato, e se conseguentemente senza spendere ulteriori parole ve ne proponiamo noi pure con codi l'approvazione.

È tanto più vantaggioso lo facciamo in quanto che se i trattati di commercio e di navigazione sono sempre convenienti perché valgono ad appaltare i popoli fra di loro, ed a rimuovere le barriere che altrimenti si frappongono allo sviluppo della pubblica ricchezza, dobbiamo poi essere in questo caso vicinamente propensi a stringere novelli legami d'amicizia con un popolo, il quale merita le più vive nostre simpatie pel carattere e pel coraggio spiegati nelle attuali sue circostanze.

G. B. Canali, relatore

Progetto del Ministero  
Articolo unico

Progetto della Commissione  
Articolo unico.

Il Governo del Re c'ha autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato di navigazione e di commercio tra l'Italia e la Danimarca firmato in Torino il 1.º maggio 1854.

Identico al qui contro

N. 234

Relazione  
sul disegno di legge relativo  
al trattato di commercio, e di  
navigazione fra l'Italia,  
e la Danimarca

Galleani

N. 234.A

Relazione

Cosenz, Mari Valerio Bertelli:  
Cavalaf, Mapei Bertini Bertea  
Pruce Gio

Trattata del 22. Luglio 1866.

Falletti

SESSIONE 1863

N° 254-A

# CAMERA DEI DEPUTATI

## RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

**COSENZ, MARI, VALERIO, RESTELLI, CANALIS, MASSEI, BERTINI, BERTEA, RICCI GIOVANNI.**

sul progetto di legge presentato dal ministro degli affari esteri

*nella tornata del 19 maggio 1864.*

**Trattato di navigazione e commercio tra l'Italia  
e la Danimarca.**

**Tornata del 23 giugno 1864.**

**SIGNORI!** — Il trattato di commercio e di navigazione colla Danimarca, che viene ora sottoposto alla vostra approvazione, è forse il più largo ed incondizionato fra tutti quelli conchiusi con altre potenze dopo la proclamazione del regno d'Italia, imperciocchè nel mentre stabilisce il reciproco *trattamento nazionale* fra l'Italia e la Danimarca in tutti i loro rapporti civili, commerciali, consolari, doganali e marittimi, assicura poi *ipso facto* e di pien diritto *il trattamento delle nazioni le più favorite* in ordine ai gravami ed ai favori che si volessero introdurre per l'avvenire sì nel commercio, che nella navigazione dei due Stati contraenti.

Nè qui si rimane il trattato medesimo, ma garantisce eziandio la pienissima libertà del cabotaggio ai rispettivi bastimenti superiori alle trenta tonnellate, ed

(234-A)

inoltre, a differenza di altri trattati, fra cui di quello coi Paesi Bassi, sanziona alla nostra bandiera l'illimitata concessione della navigazione e del commercio coloniale nelle possessioni danesi d'Islanda e di Féroé non che nelle colonie delle Antille, non ponendovi altra condizione a nostro carico tranne quella di estendere a vantaggio della Danimarca tutti i favori daziari, che per futuri trattati fossimo per accordare ad altre nazioni, favori ch'essa per parte sua ci accorda fin d'ora.

Non vi faccia quindi meraviglia, o signori, se i vostri uffizi furono unanimi nell'accettare il presente trattato, e se conseguentemente senza spendere ulteriori parole ve ne proponiamo noi pure concordi l'approvazione.

E tanto più volentieri lo facciamo, in quanto che se i trattati di commercio e di navigazione sono sempre commendevoli perchè valgono ad affratellare i popoli fra di loro, ed a rimuovere le barriere che altrimenti si frappongono allo sviluppo della pubblica ricchezza, dobbiamo poi essere in questo caso viemaggiormente proclivi a stringere novelli legami d'amicizia con un popolo, il quale merita le più vive nostre simpatie pel carattere e pel coraggio spiegati nelle attuali sue circostanze.

CANALIS, *relatore.*

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

*Articolo unico.*

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato di navigazione e commercio tra l'Italia e la Danimarca, firmato in Torino il 1° maggio 1864.

*Asservato nella seduta del 12.  
luglio 1864.*

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

*Articolo unico.*

*Identico al qui contro.*