Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 15 MARS 1864.

LIBRE ENTRÉE DES NAVIRES ET DES BATEAUX.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Pendant que notre industrie et notre commerce se développaient avec une remarquable rapidité, notre marine marchande a vu son effectif rester stationnaire, et puis s'amoinrir. De 158 navires à voiles et à vapeur, jaugeant 43,549 tonneaux, qu'elle comptait en 1855, il ne lui reste plus que 96 navires d'une capacité totale de 28,947 tonneaux. Durant la guerre de Crimée, l'élévation du fret avait vivement stimulé l'esprit d'entreprise des armateurs. Depuis que la guerre a pris fin, beaucoup de navires, affectés jusqu'alors au transport des troupes et des munitions, sont restés sans emploi; le fret a subi une baisse notable, des navires ont été vendus, d'autres se sont perdus en cours de navigation, et les capitaux ne trouvant plus dans cette branche d'affaires une rémunération suffisante, ont cessé naturellement de s'y engager.

Une situation plus favorable pour nous est en voie de se produire. La marine des États-Unis d'Amérique et celle de plusieurs pays du nord de l'Europe, dont l'effectif est considérable et qui, en temps ordinaire, prennent une part très-importante dans les transports maritimes du monde entier, sont en quelque sorte paralysées en ce moment, par le taux élevé de la prime d'assurance destinée à couvrir les risques de guerre que courent les navires des États belligérants, et leur concurrence est ainsi en grande partie écartée au profit des nations neutres. D'un autre côté, beaucoup de propriétaires de navires naviguant sous le pavillon des pays engagés dans ces complications politiques, ne pouvant plus procurer que difficilement un emploi lucratif à leurs bâtiments, cherchent à les vendre à bas prix.

Notre qualité de neutres, nos récents traités, le rachat du péage de l'Escaut, la suppression du droit de tonnage et la réduction des droits de pilotage et de port, ont augmenté les chances de profit de nos armateurs et ont diminué leurs chances de perte, soit en leur donnant plus de sécurité et de nouvelles facilités, soit en dégrévant la navigation d'une grande partie des frais dont elle était chargée.

Ces diverses circonstances paraissent avoir éveillé l'attention de plusieurs armateurs d'Anvers, qui seraient disposés à donner plus d'importance à leurs affaires, si les frais auxquels la nationalisation des navires étrangers donne lieu n'y mettaient encore obstacle. Ces frais s'élèvent, en effet, à près de 12,000 francs pour un navire de mille tonneaux et d'une valeur de 225,000 francs.

La Chambre de commerce d'Anvers a exposé la situation au Gouvernement et elle demande, comme moyen d'aider au prompt accroissement de notre flotte marchande, la suppression ou tout au moins une forte réduction de ces charges.

D'après les ordres du Roi, j'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi qui satisfait à ce vœu dans une très-large mesure.

L'article 1^{er} déclare les navires et les bateaux libres à l'entrée. La loi du 19 juin 1856 avait déjà réduit le droit de douane à 6 francs par tonneau de jauge. Comme cette taxe ne produit que deux à trois mille francs par année, le trésor a peu d'intérêt à ce qu'on la maintienne. Son abolition profitera à notre navigation intérieure comme à notre marine, en leur permettant d'acquiescer à meilleur marché leur matériel flottant.

Mais il y aurait anomalie à décréter, d'une part, la libre entrée des navires et des bateaux, et à continuer, d'autre part, à percevoir les droits d'importation sur le bois d'origine étrangère qui sert à en construire dans le pays. Pour qu'il n'en soit pas ainsi, et bien que les bois de construction aient été dégrevés récemment d'une notable partie du droit dont ils étaient passibles, l'article 2 du projet ordonne la restitution de la taxe d'entrée sur le bois étranger dont l'emploi à la construction des navires et des bateaux aura été constaté. La loi du 21 juillet 1844 avait déjà autorisé la restitution des trois quarts du droit d'entrée perçu sur les bois employés à la construction navale, mais la mesure est restée à peu près sans application, à cause des formalités auxquelles la restitution était subordonnée. Pour rendre la nouvelle disposition plus efficace, le Gouvernement, après avoir recueilli les renseignements nécessaires, prescrira de prendre pour base de la restitution la quantité de bois étranger qui entre en moyenne dans la construction d'un navire ou d'un bateau d'un tonnage déterminé. On sait que les agrès, les apparaux, les ancres et les chaînes pour la marine, les feuilles, les clous et les chevilles pour doublage, les bois pour mâts, vergues et espars, les cordages, la toile à voiles, les cabestans et les treuils en fonte et en fer ont été déclarés libres à l'entrée par les lois du 19 juin 1856 et du 12 juillet 1862.

L'article 3 concerne le droit d'enregistrement des actes d'acquisition de navires. Les bâtiments de mer étant envisagés comme meubles par l'article 190 du Code de commerce, les actes d'acquisition à titre onéreux sont soumis au droit proportionnel de fr. 2 60 c^s pour cent, en vertu de l'article 69, § 5, n° 1, de la loi du 22 frimaire an VII. Le projet de loi décrète que ces actes seront enregistrés au droit fixe de fr. 2 20 c^s.

Depuis que le Gouvernement est en possession de la requête de la Chambre de commerce d'Anvers, des armateurs, désireux de ne pas laisser échapper les occasions favorables qui s'offraient, ont payé les droits d'entrée et d'enregistrement pour des navires étrangers qu'ils ont acquis dans l'espoir que, si ces taxes sont supprimées ou réduites, la Législature ne refuserait point de leur assurer le bénéfice de la loi nouvelle. Il est équitable, ce semble, de répondre à cette attente, et l'article 4 du projet décrète, en conséquence, que les dégrèvements accordés par les

articles 1 et 3 sont rendus applicables à l'importation et à l'acquisition des navires nationalisés depuis le 1^{er} mars 1864, date à laquelle le Gouvernement s'est décidé à vous soumettre le projet de loi.

Même dans l'hypothèse où les articles 1 et 3 n'auraient pas tout l'effet que la Chambre de commerce s'en promet pour le prompt accroissement de notre effectif maritime, ces dispositions ne manqueront point de donner beaucoup d'importance à notre principal port, comme marché de navires. Ce genre d'affaires se traite sur une très-grande échelle à Londres et dans quelques autres ports étrangers. Les ventes étant pour ainsi dire exonérées du droit d'enregistrement, rien ne s'opposera plus à ce qu'Anvers y trouve une nouvelle et fructueuse source de prospérité.

On a demandé enfin au Gouvernement la simplification des formalités relatives à l'obtention des lettres de mer, prescrites par les dispositions réglementaires de la loi du 14 mars 1819 et par l'arrêté royal du 26 mars 1862.

Aux termes des articles 4, 7, 8, 11 et 15 de la loi de 1819, modifiés par l'arrêté du Régent, en date du 18 mars 1861, la nationalisation des navires, l'examen des titres de propriété, la délivrance des lettres de mer et leur renouvellement rentrent dans les attributions du Ministre des Finances, et c'est à lui conséquemment que les demandes des armateurs doivent être adressées. La nationalisation des navires étrangers étant prononcée par arrêté royal, il faut que le Ministre se réserve la décision à prendre; mais dès qu'il a été statué sur ce point, on pourrait abréger considérablement les formalités et les retards qu'occasionnent la délivrance et le renouvellement des lettres de mer, pour les navires nationalisés comme pour ceux qui naviguent déjà sous pavillon belge, en déléguant les attributions du Ministre au chef supérieur de la douane dans nos ports de mer. Je me propose de prendre des mesures dans ce sens, dès que la loi projetée sera devenue exécutoire.

Dans le but de faciliter la nationalisation des navires étrangers, le Gouvernement modifiera également l'arrêté royal du 26 mars 1862. Il supprimera, à l'art. 1^{er}, la condition que le navire doit être reconnu de bonne qualité et propre à la navigation maritime, par les experts spéciaux institués par cet arrêté. L'art. 225 du Code de commerce pourvoit suffisamment, ce semble, à l'intérêt qu'on a eu en vue, en ordonnant au capitaine, avant de prendre charge, de faire visiter son navire par les experts désignés à cet effet par le tribunal de commerce. De même cette expertise rend inutile celle qui est prescrite par les articles 3 et 4 de l'arrêté royal de 1862, articles qui pourront dès lors être abrogés. Comme conséquence de ces changements et pour accélérer l'instruction des demandes, celles-ci, au lieu de parvenir au Ministre des Finances par l'intermédiaire du Gouverneur de la province et du Ministre des Affaires Étrangères, lui seront transmises directement.

Je prie la Chambre de vouloir bien s'occuper d'urgence de l'examen du projet de loi ci-joint, conçu dans le sens de l'exposé qui précède.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

PROJET DE LOI.

Léopold,**ROI DES BELGES,***À tous présents et à venir, Salut.*

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances est chargé de présenter aux Chambres le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Les navires et les bateaux sont déclarés libres à l'entrée.

ART. 2.

Les droits d'entrée sur les bois dont l'emploi à la construction des navires ou des bateaux aura été constaté, seront restitués.

Le Gouvernement déterminera les bases et le mode de la restitution.

ART. 5.

Les actes d'acquisition de navires à titre onéreux seront enregistrés au droit fixe de fr. 2 20 c°.

ART. 4.

Les dégrèvements de droits accordés par les articles 1 et 5 sont rendus applicables à l'importation et à l'achat des navires nationalisés depuis le 1^{er} mars 1864.

Donné à Windsor, le 12 mars 1864.

LÉOPOLD.**PAR LE ROI :***Le Ministre des Affaires Étrangères,***CH. ROGIER.***Le Ministre des Finances,***FRÈRE-ORBAN.**