
SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 17 AOUT 1885.

Rapport des Commissions réunies des Finances et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, chargées d'examiner le Projet de Loi approuvant la convention du 18 juin 1885, concernant le service postal d'Anvers au Brésil et à La Plata.

(Voir les nos 171, 189 et 192 et annexe, session de 1884-1885, de la Chambre des Représentants.)

Présents : MM. TERCÉLIN, Président ; MIGNOT, VAUCAMPS, le Vicomte DE NAMUR D'ELZÉE, DE PRET ROOSE DE CALESBERG, WILLEMS, DE LHONEUX, CASIER, HARDENPONT, le Comte d'OULTREMONT, COGELS, le Baron BETHUNE, DE BRUGES DE GERPINNES, LEIRENS et VAN PUT, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le Projet de Loi a pour objet l'approbation de l'arrangement conclu le 18 juin 1885 entre le Gouvernement et la firme Lamport et Holt. Cet arrangement apporte certaines modifications à la convention du 20 janvier 1876.

En voici les principales :

ARTICLE PREMIER.

L'escale de Rio-Janeiro devient facultative au départ d'Anvers.

ART. 2.

Le droit de la Compagnie de prendre chargement à Londres préalablement au voyage de sortie d'Anvers lui est acquis jusqu'à l'expiration de son contrat.

ART. 4.

La moitié au moins des départs d'Anvers pour Buenos-Ayres devra être accomplie sous pavillon belge.

ART. 5.

La durée réglementaire des trajets est réduite — escale comprise — à 33 jours pour les voyages d'Anvers à Buenos-Ayres et à 35 jours pour les voyages de retour.

ART. 9.

Le calcul des primes de régularité et des droits à ristourner pour la période qui n'a pas été liquidée sera établi en tenant compte d'un raccourcissement de 12 heures sur la durée réglementaire des voyages.

Les autres articles de l'arrangement sont accessoires.

La discussion du Projet de Loi à la Chambre des Représentants a roulé en grande partie sur le principe même des subventions à des lignes de navigation ; vos Commissions réunies estiment, Messieurs, qu'il n'y a pas lieu pour elles d'aborder l'examen de cette question de principe. Le Projet de Loi a simplement pour but de terminer par une transaction amiable des différends pendants devant les tribunaux, et d'établir avec plus de précision les droits et les devoirs respectifs des parties contractantes.

Examinons successivement les articles principaux mentionnés ci-dessus :

ARTICLE PREMIER.

L'article 47 litt. *D* de la convention de 1876 impose à la Compagnie Lamport et Holt une amende de 10,000 francs pour « toute escale obligatoire non accomplie, sauf à Rio-Janeiro lorsque la quarantaine est imposée. »

L'interprétation de cet article a donné lieu à contestations dont les tribunaux, toutefois, n'ont pas été saisis jusqu'à présent.

L'article 1^{er} du projet actuel vient résoudre la question en rendant l'escale de Rio-Janeiro facultative au départ d'Anvers. Les conditions qui accompagnent cette clause nouvelle sauvegardent pleinement les intérêts de l'État et ceux du commerce. En effet :

A. S'il est fait usage de cette faculté, la durée réglementaire du voyage sera réduite de 18 heures ; de là bénéfice pour l'État par la réduction sur les primes de vitesse ;

B. Si en un mois deux départs s'accomplissent directement sur Montevideo, la Compagnie sera tenue d'effectuer dans le courant de ce mois au moins un départ d'Anvers pour Rio ; en conséquence, les facilités d'expédition vers le Brésil restent sauvegardées.

L'exécution de l'article est, en outre, garantie par une pénalité de 10,000 francs d'amende dont la Compagnie sera passible lorsqu'elle n'aura pas effectué le départ spécial pour Rio.

Dans ces conditions, l'arrangement consacré par l'article 1^{er} est juste et équitable et mérite approbation.

ART. 2.

Dans la convention de 1876, l'article 2 litt. *E* permet aux navires de la Compagnie « d'aller prendre chargement à Londres préalablement au voyage de » sortie d'Anvers, aussi longtemps que le Gouvernement ne constatera pas qu'il » y a aliment suffisant au port d'Anvers. »

A la suite du rejet par la Chambre d'une nouvelle convention conclue avec MM. Lamport et Holt, le 31 mars 1882, le Gouvernement d'alors crut devoir user vis-à-vis des concessionnaires de plus de rigueur qu'auparavant ; il leur

notifia qu'il considérait l'aliment suffisant comme existant à Anvers depuis plusieurs années, et qu'il y avait lieu de supprimer désormais l'escale de Londres.

De cette prétention, repoussée par la Compagnie Lamport et Holt, naquit un procès encore pendant devant le Tribunal de première instance d'Anvers. Par jugement du 2 février 1884, le tribunal, réservant le fond, ordonne aux deux parties de préciser leurs prétentions réciproques et de produire de nombreux documents. Devant la justice, la question est donc encore loin de sa solution.

Il importe de mettre un terme à cette situation incertaine, et l'article 2 de l'arrangement vient y pourvoir en consacrant le droit de la Compagnie de prendre chargement à Londres préalablement au voyage de sortie d'Anvers, et ce jusqu'à l'expiration du contrat.

Cette concession, si c'en est une, est entourée de conditions telles que la situation de l'Etat vis-à-vis des concessionnaires de même que les intérêts du commerce en général s'en trouvent plutôt avantagés.

Le fait que les vapeurs de la Compagnie concessionnaire chargent partiellement à Londres avant de venir à Anvers, ne peut pas offrir d'inconvénients appréciables, du moment qu'il n'affaiblit pas les obligations imposées à la Compagnie par l'article 2 litt. E de la convention de 1876.

Sous ce rapport, le projet offre toute garantie; les susdites obligations restent entièrement maintenues et les pénalités en cas de leur non-exécution éventuelle se trouvent notablement aggravées.

L'amende pour chaque tonneau de marchandises laissées en souffrance à Anvers est portée de 30 francs à 50 francs; celle pour retard dans le départ de sortie d'Anvers ne pourra en aucun cas être inférieure à 100 francs par heure.

De plus, la Compagnie sera passible d'une amende de 100 francs par heure de retard si le vapeur qui doit partir pour Buenos-Ayres n'est pas arrivé à Anvers au moins 3 fois 24 heures avant l'heure réglementaire du départ. Cette dernière condition constitue une amélioration notable des conditions primitives (Conv. 1876, article 2 litt. E).

ARTICLE 4.

Cet article modifie l'article 3 de la convention de 1876 dont le littéra B était ainsi conçu :

« Toutefois, endéans les deux ans des présentes, la Compagnie mettra sous » pavillon belge des paquebots en nombre suffisant pour assurer le service de » quinzaine et éventuellement le service de dizaine. »

Cet article, de rédaction assez ambiguë, a donné lieu à contestations. Un jugement du tribunal d'Anvers en date du 28 juin 1884 a tranché la question en faveur de l'Etat, mais appel a été interjeté, et la solution n'est donc pas définitive. Le nouvel article 4 stipule que la moitié au moins des départs d'Anvers pour Buenos-Ayres devra être accomplie sous pavillon belge; des pénalités considérables assurent l'exécution de cette clause.

Des raisons d'équité développées par le Gouvernement à la Chambre des Représentants justifient pleinement la concession accordée par cet article, malgré le succès obtenu en première instance sur ce point d'importance relativement secondaire. A cet article, vos Commissions réunies croient pouvoir recom-

mander au Gouvernement de s'entendre avec la Compagnie Lamport et Holt pour qu'elle s'engage à embarquer sur ses vapeurs un certain nombre de marins belges, et tout au moins des élèves-officiers et mécaniciens.

ART. 5.

Cet article réduisant de 2 jours la durée réglementaire des traversées, comporte pour l'Etat un avantage évident sur lequel il est inutile d'insister.

ART. 9.

Le raccourcissement de 12 heures pour le calcul des primes de régularité et des droits à ristourner pour la période non liquidée est aussi manifestement à l'avantage de l'Etat.

Il reste à examiner le principe de la substitution d'un arrangement amiable à la solution judiciaire des différends existant entre l'Etat et la Compagnie concessionnaire.

De même que la section centrale de la Chambre des Représentants, vos Commissions réunies, Messieurs, approuvent la ligne de conduite suivie par le Gouvernement. En matière commerciale, l'arrangement amiable et les décisions arbitrales tendent de plus en plus à se substituer aux actions judiciaires, dont les lenteurs interminables et les grands frais entraînent de si nombreux inconvénients.

Il y a lieu de féliciter le Gouvernement d'être entré dans cette voie de conciliation et d'avoir abouti ainsi à une solution prompte et favorable, préférable certainement aux chances très incertaines de procès nés et à naître. La Chambre des Représentants, dans sa séance du 22 juillet 1885, a adopté le Projet de Loi par 58 voix contre 23.

Vos Commissions réunies des Finances et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, par douze voix contre une et deux abstentions, vous proposent, Messieurs, l'adoption du Projet de Loi.

Le Rapporteur,
EMILE VAN PUT.

Le Président,
TERCELIN-MONJOT.