

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 JUIN 1885.

Convention du 18 juin 1885 concernant le service postal d'Anvers au Brésil et à La Plata.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

A la suite de la discussion à laquelle a donné lieu, à la Chambre des Représentants, au mois d'avril 1885, l'application faite jusqu'alors des clauses de la Convention intervenue, le 20 janvier 1876, pour l'établissement et l'exploitation d'un service postal à vapeur d'Anvers sur le Brésil et La Plata (1), le cabinet précédent a, entre autres mesures, notifié à la Compagnie concessionnaire de ce service :

1^o Qu'il existait au port d'Anvers un aliment suffisant et qu'en conséquence le Gouvernement, en vertu de l'article 2 du contrat, interdisait, à partir du 22 juin 1883, l'escale préalable à Londres;

2^o Que les concessionnaires n'ayant pas répondu à l'invitation d'entrer en arrangement sur la question du pavillon, les steamers de nationalité étrangère qui seraient affectés au service ne participeraient plus, à partir du mois d'août 1883, aux avantages inscrits dans la Convention;

3^o Que le contrat de 1876 n'attribuait pas aux concessionnaires la faculté de ne pas desservir Rio-de-Janeiro — escale obligatoire — lorsque les provenances de ce port sont, à Montevideo, soumises à des mesures sanitaires; que les concessionnaires étaient seulement, dans des cas semblables, exonérés de l'amende de 10,000 francs prévue pour le non-accomplissement d'une escale obligatoire; qu'en conséquence, aucun des avantages mentionnés au

(1) *Recueil des pièces imprimées par ordre de la Chambre des Représentants, session de 1881-82, n^o 210, pages 24 et suivantes.*

contrat n'était dû lorsque le port brésilien n'était pas desservi pour cause de quarantaine à Montevideo.

Les concessionnaires n'ont pas admis la manière de voir du Gouvernement sur les trois points ci-dessus et ils ont déclaré qu'ils porteraient les différends devant les tribunaux.

En ce qui concerne l'escale préalable à Londres, ils y ont renoncé pour un voyage, et ayant fait constater le vide existant dans le steamer au départ d'Anvers, ils ont assigné l'État en paiement d'une somme de fr. 62,858 70 c^s à titre de dommages et intérêts résultant de sa décision; ensuite ils ont repris l'escale préalable de Londres et ne l'ont plus abandonnée.

Le procès né de l'interdiction de l'escale à Londres n'est pas vidé. Il n'est encore intervenu qu'un jugement, en date du 2 février 1884, par lequel le tribunal de première instance à Anvers ordonne aux deux parties de dresser une statistique très développée, appuyée de pièces probantes, du mouvement commercial entre Anvers et l'Amérique du Sud, avec indication de la nature de ce trafic à l'exportation et à l'importation, la répartition entre les diverses lignes desservant Anvers, etc., etc.

Quant au pavillon, un jugement du 28 juin 1884, rendu par le même tribunal, n'a pas accueilli la prétention des concessionnaires de se servir de navires anglais. Ce jugement a été frappé d'appel, ainsi qu'il résulte d'un exploit notifié au Gouvernement le 13 novembre 1884.

Les tribunaux n'ont pas été saisis jusqu'à présent de la question qui se rattache au non-accomplissement de l'escale à Rio-de-Janeiro en temps de quarantaine à Montevideo; le Gouvernement n'a pas encore traduit en fait sa résolution de ne rien attribuer pour des voyages effectués dans ces conditions.

Le Gouvernement a estimé, Messieurs, qu'il convenait d'aplanir tous ces différends à l'amiable et il a, en conséquence, l'honneur de soumettre à votre approbation la Convention conclue le 18 juin 1885.

D'après cet acte, les concessionnaires acquièrent le droit de faire l'escale préalable de Londres jusqu'à la fin de leur concession, qui comporte encore cinq ans et demi. Ce droit leur est attribué moyennant une augmentation de pénalités si des marchandises restent en souffrance et si le départ d'Anvers s'effectue avec un retard. Des pénalités sont comminées en cas d'arrivée tardive à Anvers pour y prendre charge. D'autre part, la Compagnie accepte une réduction de trente heures sur la durée réglementaire des trajets dans chaque sens, ce qui représente une diminution de primes de vitesse de 4,500 francs par traversée. De plus, l'escale de Rio-de-Janeiro devenant facultative au départ d'Anvers, la réduction dans la durée réglementaire des voyages pour Buenos-Ayres sera portée à quarante-huit heures lorsque les steamers se dirigeront directement sur Montevideo.

L'escale de Rio-de-Janeiro cessant d'être obligatoire, il est stipulé que si deux départs par mois sont effectués en droiture sur Montevideo, la Compagnie sera tenue d'organiser, dans le mois, sous peine d'une amende de 40,000 francs, au moins un départ spécial pour Rio-de-Janeiro; de ce chef, elle ne pourra réclamer ni primes de vitesse, ni ristourne de droits de navigation.

Quant au pavillon, il est stipulé, sous peine d'amendes considérables, que la moitié au moins des départs d'Anvers sur Buenos-Ayres devra s'accomplir par des navires belges.

Il restait à régler les comptes du passé, l'administration n'ayant plus liquidé aucune somme au profit de la Compagnie postérieurement au deuxième trimestre 1885.

L'arrangement porte que, pour la période écoulée, les primes de vitesse seront calculées en tenant compte d'un raccourcissement de douze heures dans la durée réglementaire des trajets.

Telles sont, Messieurs, les clauses principales de l'arrangement qui vous est soumis. Elles se résolvent au profit du Trésor par une réduction de dépenses d'environ 450,000 francs pour la période s'étendant du 1^{er} juillet 1885 à la date d'expiration de la Convention du 20 janvier 1876, en prenant pour base les durées moyennes des traversées antérieures.

La question de l'escale de Londres était fort douteuse. On ne voit pas que la suppression de cette escale aurait eu quelque intérêt, soit pour le Trésor, soit pour le commerce d'Anvers.

En ce qui concerne le pavillon, la clause formant l'article 5 de la Convention du 20 janvier 1876 est d'une rédaction ambiguë; elle ne traduit pas dans une forme nette l'accord établi sur ce point d'après les déclarations positives de tous ceux qui ont pris part à la négociation du contrat.

Enfin, le non-accomplissement de l'escale de Rio-de-Janeiro en temps de quarantaine à Montevideo, doit-il entraîner, comme on l'a prétendu, la suppression de tout avantage pour les concessionnaires? Il faudrait admettre qu'ils ont souscrit l'obligation de faire pendant plusieurs mois, chaque année et pendant quinze ans, à dates fixes et dans des délais déterminés, des voyages qui non-seulement ne donneraient droit à aucune rémunération, mais pour lesquels ils pourraient avoir à verser au Trésor des amendes considérables. En outre, la Convention les aurait astreints à des frais et à des responsabilités du chef de réexpéditions de Montevideo à Rio-de-Janeiro. Une combinaison semblable peut difficilement être admise; aussi le Gouvernement a-t-il préféré aux risques très grands d'un procès en cette matière, obtenir une réduction sur les primes de vitesse lorsque le port de Rio-de-Janeiro ne serait pas desservi en temps de quarantaine, et, si le cas se produit deux fois en un mois, avoir un départ spécial pour le Brésil, sans charges pour le Trésor.

D'autre part, le Gouvernement a consenti à supprimer l'article 50 du contrat. Un article identique se trouvait dans la Convention du 14 juillet 1877 avec les concessionnaires du service postal sur l'Amérique du Nord, et le cabinet précédent en a accepté la suppression dans le contrat nouveau intervenu avec la *Red Star Line*, le 14 mars 1882.

Le Gouvernement a la confiance, Messieurs, que vous voudrez bien approuver l'arrangement qui vous est soumis.

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

J. VANDENPEEREBOOM.

Le Ministre des Finances,

A. BEERNAERT.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD II,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut :

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes et de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté, en Notre
Nom, à la Chambre des Représentants, par Notre Ministre
des Chemins de fer, Postes et Télégraphes :

ARTICLE UNIQUE.

Est approuvé l'arrangement conclu, le 18 juin 1885, entre le
Gouvernement et la firme « Lamport et Holt, » de Liverpool,
relativement au service régulier de navigation à vapeur d'An-
vers au Brésil et à La Plata dont la concession a fait l'objet
de la Convention du 20 janvier 1876.

Donné à Ostende, le 24 juin 1885.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

J. VANDENPEEREBOOM.

Le Ministre des Finances,

A. BEERNAERT.

CONVENTION.

Entre :

D'une part, le Gouvernement belge, représenté par M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, agissant de concert avec M. le Ministre des Finances;

Et d'autre part, M. John William Hunter, courtier maritime à Anvers, agissant pour compte et au nom de la Compagnie à responsabilité limitée de navigation à vapeur entre Liverpool, le Brésil et les États de la Plata, laquelle Compagnie est administrée par les membres de l'association constituée sous la firme Lamport et Holt de Liverpool;

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. — Par modification aux lettres *A* des articles 1 et 2 de la Convention conclue entre parties le 20 janvier 1876, pour l'établissement et l'exploitation d'un service postal de navigation à vapeur entre Anvers et l'Amérique du Sud, l'escale de Rio-de-Janeiro devient facultative au départ d'Anvers, mais, s'il est fait usage de cette faculté, la durée réglementaire du voyage de sortie sera réduite de 18 heures; de plus, 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 en destination de Rio, avec faculté de faire escale aux points admis pour les voyages sur Buenos-Ayres.

Aucun avantage quelconque ni aucune amende ne sera applicable à ce départ pour Rio.

Les bateaux spéciaux pour Rio satisferont aux conditions prescrites par la Convention du 20 janvier 1876, pour les steamers allant d'Anvers à Buenos-Ayres. Ils pourront être sous pavillon anglais.

En conséquence de cet arrangement, le littéra *D* de l'article 47 de la Convention du 20 janvier 1876 est remplacé par la disposition ci-après :

« Pour toute escale obligatoire non accomplie, dix mille francs d'amende.

« La Compagnie sera passible d'une semblable pénalité lorsqu'elle n'aura pas effectué le départ spécial pour Rio stipulé à l'article 1^{er} de l'arrangement intervenu le 18 juin 1885. »

ART. II. — Par modification à l'article 2, littéra *E*, de la susdite Convention, 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; par contre, l'amende comminée par l'article 47, littera *E*, est élevée à 50 francs par tonneau et celle qui est prévue au littera *A* du même article ne pourra, en aucun cas, être inférieure à 100 francs par heure pour les départs d'Anvers. Et si le steamer qui doit partir pour Buenos-Ayres n'est pas arrivé à Anvers au moins trois fois vingt-quatre heures avant l'heure réglementaire du départ, la Compagnie sera passible, sauf les cas de force majeure, d'une amende de 100 francs par heure de retard dans l'arrivée à Anvers. En conséquence, la phrase finale du littera *E* de l'article 2 de la Convention de 1876 est supprimée.

ART. III. — Les ports dans lesquels la Compagnie est autorisée à faire faire escale à ses steamers sont déterminés comme suit :

Au départ d'Anvers :

Southampton, Coruna, Carril, Vigo, Lisbonne, Madère, Saint-Vincent, Porto-Praya, Fernambuco, Bahia et Santos.

Au départ de Buenos-Ayres :

Santos, Bahia, Maceio, Fernambuco, Porto-Praya, Saint-Vincent, Madère, Lisbonne et Southampton.

ART. IV. — Par modification à l'article 5 de la Convention du 20 janvier 1876, la moitié au moins des départs d'Anvers pour Buenos-Ayres devra être accomplie sous pavillon belge. Si, au cours d'une année, le nombre des départs sous pavillon belge était inférieur à la moitié, le total général des primes de régularité et des ristournes de droits de pilotage et de fanaux serait réduit proportionnellement, c'est-à-dire que si, au lieu de douze départs au moins sous pavillon belge, il n'y en avait que dix, la Compagnie aurait à subir une réduction de $\frac{1}{6}$ du montant des primes et des ristournes dues pour les voyages d'aller et de retour. Cette retenue proportionnelle sera opérée lors de chaque liquidation trimestrielle si le ou les trimestres écoulés ne donnent pas la proportion de moitié; mais si les trimestres suivants rétablissent la proportion, les retenues seront restituées à la Compagnie.

Les années sont indépendantes les unes des autres.

La Compagnie devra avoir au moins huit steamers sous pavillon belge; ce nombre sera porté à douze si le service de dizaine est réclamé par le Gouvernement.

ART. V. — Par dérogation à l'article 6 de la Convention de 1876, la durée réglementaire des trajets est réduite — escales comprises — à 55 jours pour les voyages d'Anvers à Buenos-Ayres et à 55 jours pour les voyages de retour, mais il ne sera tenu compte que de la durée du parcours de Flessingue à Montevideo et *vice versa*.

ART. VI. — L'article 15 de la Convention du 20 janvier 1876 est complété comme suit :

« Les fractions d'heures seront négligées. »

ART. VII. — L'article 50 du contrat est supprimé.

ART. VIII. — *A* L'administration a le droit, les concessionnaires entendus, de fixer pour les bateaux en destination de la Plata, tels jours et heures de départ des points extrêmes qu'elle jugera le mieux convenir au transport des malles.

B. Elle peut toujours modifier les dates en prévenant les concessionnaires soixante-dix jours à l'avance.

C. Les heures seront fixées en égard aux marées et elles ne pourront en aucun cas être devancées.

ART. IX. — 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. Il ne pourra être appliqué aucune amende à la Compagnie comme résultat de cette modification apportée rétroactivement aux bases de liquidation.

ART. X. — La Compagnie renonce à toute revendication d'intérêts pour les sommes qui lui sont dues à ce jour par l'État, sous forme de primes de vitesse et de ristournes de droits maritimes.

ART. XI. — Il est entendu que chaque partie garde à sa charge les frais auxquels elle a été astreinte à raison des différends portés devant les tribunaux.

ART. XII. -- Le présent arrangement ne sera définitif qu'après approbation de la Législature. Il entrera en vigueur à la date de promulgation de la Loi.

ART. XIII. — Les frais de timbre et d'enregistrement au droit fixe du présent arrangement sont à charge de la Compagnie concessionnaire.

Ainsi fait en minute et en double expédition à Bruxelles, le dix-huit juin mil huit cent quatre-vingt-cinq.

*Le fondé de pouvoirs
de la Compagnie concessionnaire,*

JOHN W. HUNTER.

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

J. VANDENPEEREBOOM.

Approuvé pour autant que de besoin :

LAMPORT ET HOLT.

Vu au Consulat de Belgique pour légalisation de la signature de Monsieur Walter Holland, associé signataire de la maison Lamport et Holt de et en cette ville de

Liverpool, ce 20 juin 1885.

Le Vice-consul de Belgique,

N. DENDUYTS.

Enregistré à Bruxelles, Centre, le vingt-trois juin 1885, volume 243 folio 80 n° case 5; reçu deux francs 40 centimes. Trois rôles sans renvoi.

Le Receveur,

GOMBERT.

