

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 MARS 1864.

LIBRE ENTRÉE DES NAVIRES ET DES BATEAUX⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. VAN ISEGHEM.

MESSIEURS,

En présentant un projet de loi déclarant les navires et les bateaux libres à l'entrée, le Gouvernement a eu pour but de favoriser l'industrie des armements. Il y a un fait incontestable, c'est que notre marine marchande tend à diminuer sensiblement; comme le dit l'exposé des motifs, nous avons perdu, depuis 1855, un tiers de notre tonnage, et en ce moment rien ne nous démontre que cette crise soit passée.

A quoi attribuer le malaise qui existe dans l'industrie des armements? Il est difficile de répondre d'une manière positive à cette question; toujours est-il que nous devons employer tous les moyens possibles pour relever cette importante industrie, qui donne une grande activité à nos ports et à laquelle sont annexées plusieurs autres industries. Aussi la population maritime d'un pays trouve de grandes ressources dans une marine marchande.

Les frets que nous payons pour le transport des marchandises à l'entrée et à la sortie de notre pays, et qui s'élèvent à des millions, ne nous profitent guère.

Notre marine marchande n'a jamais pu arriver après 1830 à acquérir une certaine importance, en état de supporter des crises; jusqu'aux réformes de sir Robert Peel en Angleterre, la marine marchande anglaise avait joui de grands avantages qui l'a rendue si importante. Les Pays-Bas conservent encore, par l'in-

⁽¹⁾ Projet de loi, n^o 62.

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEEREBOOM, était composée de MM. DE KERCHOVE, VAN ISEGHEM, JACOBS, DE LAET, MULLER et MOUTON.

termédiaire de la *Handelmaatschappy*, le transport seul des produits de cette importante société. La France et l'Espagne ont encore le vieux système des droits différentiels.

Nous étions donc pendant longtemps exclus de ces mêmes bénéfices, il y avait impossibilité pour nos navires d'entrer en concurrence, pour le transport des marchandises, avec les navires des nations mentionnées ci-dessus. Il nous était aussi impossible de songer à naviguer à aussi bon compte que quelques nations du Nord de l'Europe, parce que les bâtiments nous coûtaient plus cher et que le personnel et leur entretien nous reviennent encore à des prix beaucoup plus élevés.

La mesure que le Gouvernement propose ne peut être que favorablement accueillie par notre commerce et doit avoir pour résultat d'augmenter notre marine marchande. — Comme l'exposé des motifs le dit avec beaucoup de raison, le moment est très-opportun pour acquérir des navires, et il est à espérer que les capitaux afflueront sérieusement vers les armements; excepté les transports des produits du *Handelmaatschappy* dans les Pays-Bas, en France et en Espagne, partout ailleurs nos navires sont maintenant traités comme des bâtiments nationaux; nous ne sommes donc plus exclus de la navigation des autres pays.

En général, nous avons un petit nombre de matelots, leurs gages sont un peu plus élevés que chez la plupart des autres nations maritimes, ce qui nous place dans une position d'infériorité pour lutter avec elles.

Les sections ont fait un accueil favorable au projet de loi présenté par M. le Ministre des Finances dans la séance du 15 de ce mois, et qui a pour but d'admettre libre de tout droit d'entrée les navires de mer et les bateaux.

Voici le travail des sections :

La 1^{re} adopte le projet à l'unanimité, sans observation.

La 2^{me} demande que la section centrale examine s'il n'y aurait pas lieu d'admettre, à titre de réciprocité, les capitaines étrangers diplômés dans leur pays, pour commander des navires belges.

Elle adopte également, à l'unanimité, le projet.

La 3^{me} section exprime le vœu de voir le Gouvernement compléter les mesures proposées et annoncées, en n'exigeant plus la production d'un diplôme pour les capitaines de navire, et en modifiant la loi du 14 mars 1819, de manière à ne plus exclure les étrangers de toute participation dans les navires belges, soit à titre de co-propriété, soit à titre d'avance de fonds, tout en donnant des garanties suffisantes et de sincérité de pavillon. — Cette décision est prise dans la section, par huit voix et trois abstentions.

La même section adopte ensuite, à l'unanimité, le projet.

La 4^{me} section adopte avec cette restriction : que le Gouvernement aura à prouver qu'il possède le moyen de garantir la sincérité de la nationalisation.

Elle charge son rapporteur de proposer à la section centrale d'admettre les capitaines étrangers à commander des navires belges, soit sur la présentation d'un diplôme, soit après un simple examen pratique devant une commission.

Dans la 5^{me} section, un membre demande si le projet de loi aura pour résultat de soustraire les capitaines de navire à la nécessité d'obtenir un certificat de capa-

city délivré par l'autorité belge jusqu'ici préposée à cet effet; subsidiairement, si la preuve de capacité fournie par un acte d'une autorité étrangère ne suffira pas. Il désire que la solution de ce dernier point soit affirmative de la part du Gouvernement.

La section adhère à cette proposition et adopte le projet.

La 6^{me} section l'adopte également, et exprime en même temps le vœu : 1° de voir le Gouvernement compléter les mesures proposées et annoncées, en autorisant les capitaines étrangers diplômés dans leur pays, à commander des navires belges, et 2° de modifier la loi du 14 mars 1819, de manière à ne plus exclure les étrangers de toute participation dans les navires belges, soit à titre de co-propriété, soit à titre d'avance de fonds.

D'après un arrêté royal du 12 janvier 1853, nul n'a plus été admis, à dater du 1^{er} janvier suivant, de s'embarquer comme officier à bord des navires belges, sans avoir prouvé son aptitude, en subissant l'examen prescrit par l'arrêté royal du 19 février 1849. Toutefois, eu égard à des positions acquises, les officiers qui naviguaient en cette qualité avant le 1^{er} janvier 1853, ont pu continuer à être employés comme tels.

Les examens ont lieu devant un jury nommé par le Gouvernement.

En section centrale plusieurs membres ont reproduit les observations au sujet de l'admission des capitaines étrangers, qui ont eu lieu dans leurs sections, et la section centrale a soumis au Gouvernement la question suivante : « Le Gouvernement verrait-il des inconvénients, soit à ne plus exiger des capitaines de navires des diplômes de capacité, soit à se contenter, pour les capitaines étrangers, du visa du diplôme obtenu dans leur propre pays, ou d'un examen purement pratique. »

M. le Ministre des Affaires Étrangères a répondu comme il suit : « Le Gouvernement est disposé à modifier l'arrêté royal du 12 janvier 1853, à l'égard des officiers étrangers qui auraient subi dans leur pays une épreuve suffisante. »

La section centrale a ensuite décidé de poser à M. le Ministre des Finances les questions suivantes :

1° Y a-t-il un moyen pratique, autre que le serment, de s'assurer de la sincérité et de la réalité de la nationalisation ?

RÉPONSE. — « Le Gouvernement n'en connaît aucun. »

2° Le Gouvernement verrait-il des inconvénients à modifier, dans les circonstances actuelles, la loi du 14 mars 1819, de manière à ne plus exclure les étrangers de toute participation dans les navires belges, soit à titre de co-propriétaire, soit à titre d'avance de fonds ?

RÉPONSE. — « Les étrangers ne sont pas exclus de toute participation dans la propriété des navires belges. Il résulte, en effet, de la combinaison des articles 2, 3, 5 et 6 de la loi du 14 mars 1819, que tout bâtiment de mer, affecté à la navigation commerciale, peut être admis à faire usage du pavillon belge, s'il appartient pour les $\frac{5}{8}$ au moins : 1° à des Belges demeurant dans le royaume;

2° Ou à des étrangers ayant, depuis un an au moins, leur résidence fixe en Belgique, et qui ne font pas naviguer sous pavillon étranger;

» 3° Ou, enfin, à des maisons ou sociétés de commerce établies en Belgique, et dont les $\frac{5}{8}$ du capital au moins sont représentés par des actionnaires résidant dans le royaume.

» Des étrangers non résidant en Belgique peuvent donc être propriétaires des $\frac{3}{8}$ d'un navire belge. »

Par l'article 1^{er}, les navires et les bateaux sont déclarés libres à l'entrée, c'est-à-dire que le droit de 6 francs par tonneau de mer d'un et demi mètre cube, fixé par la loi du 19 juin 1856, se trouve aboli. Il s'agit, dans l'espèce, des navires de mer et des bateaux naviguant sur les fleuves et les canaux intérieurs.

A l'occasion de l'article 1^{er} du projet, la section centrale a demandé au Gouvernement « si les articles 1 et 3 seront applicables aux navires échoués en Belgique, » quand ils seront vendus publiquement ou de la main à la main. »

M. le Ministre des Finances a répondu : « Oui, s'ils sont importés et achetés » avant d'être dépecés. »

Il résulte de cette réponse que les navires échoués ou naufragés sur nos côtes ou dans l'Escaut, et achetés par des habitants du pays, auront les mêmes avantages que ceux qui seraient entièrement gréés et en parfait état de navigabilité.

Les bois employés à la construction des navires ou des bateaux seront, d'après l'article 2, libres de tous droits, c'est-à-dire plutôt qu'ils seront restitués après leur mise en œuvre.

La section centrale a posé à cet égard au Gouvernement la question suivante :

« Les navires en reconstruction ou en réparation, jouiront-ils des mêmes avantages ? »

La réponse à cette question a été négative; M. le Ministre dit : « La disposition, » telle qu'elle est conçue, s'applique exclusivement aux nouvelles constructions.

» Pour en étendre le bénéfice aux reconstructions partielles et aux réparations, » il faudrait établir, comme on a dû le faire pour l'exécution de la loi du 21 juillet » 1844, un régime de surveillance et des formalités qui porteraient de nouveau » les intéressés à renoncer à la restitution des droits d'entrée. »

Les trois premiers articles du projet sont adoptés sans opposition.

Art. 4. Un membre propose de rendre la loi applicable à l'achat et à l'importation des navires nationalisés depuis le 1^{er} janvier au lieu du 1^{er} mars; il dit que le trésor ne sera pour ainsi dire pas lésé par sa proposition, qu'un seul navire se trouve dans ce cas.

Cette proposition, mise aux voix, est rejetée par quatre voix contre une, et une abstention.

Procédant ensuite au vote de l'art. 4, la section le rejette par deux voix contre deux; deux membres s'abstiennent.

La section centrale propose finalement un article additionnel ainsi conçu :

« La présente loi sera exécutoire le lendemain de sa publication. »

L'ensemble du projet de loi a été ensuite adopté par les six membres présents.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

E. VANDENPEEREBOOM.