

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1884-1885.

ASSOCIATION CONSTITUÉE SOUS LA FIRME LAMPOLT ET HOLT.

DOCUMENTS

DÉPOSÉS

PAR M. LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

I

Jugement du tribunal de première instance d'Anvers, du 2 février 1884.

Extrait des minutes reposant au Greffe du tribunal de première instance séant à Anvers.

Le tribunal de première instance séant à Anvers a rendu le jugement suivant :

Audience publique du deux février mil huit cent quatre-vingt-quatre.

Présents : Messieurs Smekens, président; Dieden et Aerts, juges, Terlingen, substitut du Procureur du Roi; Van Beylen, greffier-adjoint.

En cause de : *La Liverpool Brazil and River Plate Steam navigation Company limited*, laquelle compagnie est administrée par les membres de l'association constituée sous la firme Lampolt et Holt, domiciliée à Liverpool et pour autant que de besoin de la Société anonyme de navigation royale Belge Sud-Américaine dont le siège social est à Anvers, demanderesse représentée par Maître Van Elsacker, avoué, contre l'État Belge, en la personne de Monsieur le Ministre des Travaux publics, dont les bureaux sont établis à Bruxelles, défendeur représenté par Maître Claude, avoué.

Oui les parties en leurs moyens et conclusions. — Vu les pièces du procès.

Attendu que les parties, loin de contester la régularité en la forme et la validité de la convention avenue entre elles, le vingt janvier mil huit cent septante-six, déclarant l'une et l'autre vouloir en poursuivre l'exécution stricte et loyale ; que les sociétés demanderesses réclament de l'État la réparation du préjudice souffert par suite de l'ordre qui leur a été intimé le vingt-neuf avril 1880 trois, de supprimer à partir du vingt-deux juin suivant, l'escale de Londres, préalable à la sortie d'Anvers de leurs navires en destination de Buenos-Ayres ; que l'État défendeur soutient, de son côté, que la suppression de l'escale de Londres a été valablement ordonnée en vertu des pouvoirs qui lui sont reconnus par l'article deux, littéra *E* du contrat et demande acte de réserves formulées dans ces conclusions d'audience ;

Attendu que les discussions parlementaires du mois d'avril 1880 trois et les pièces versées au procès démontrent clairement que l'intention de l'État, en traitant avec les sociétés demanderesses, était d'abord de faire d'Anvers le port d'attache d'une ligne régulière et l'entrepôt des produits échangés avec le Brésil et La Plata, ensuite et surtout, de fournir à l'industrie nationale et au commerce d'exportation des frets directs et modérés pour permettre à ses nationaux de soutenir avec avantage sur les marchés de l'Amérique du Sud, la lutte contre leurs concurrents étrangers ;

Attendu que le but ainsi poursuivi à tort ou raison, par l'État, est seul de nature à expliquer et à justifier les avantages nombreux concédés aux sociétés demanderesses, et les subsides importants que, sous des formes diverses, le Trésor public leur prodigue à chaque traversée ;

Attendu que pour réaliser ses intentions et prendre vis-à-vis des concessionnaires les garanties indispensables, l'État devait nécessairement stipuler que les marchandises embarquées à Anvers, sous pavillon belge, seraient transportées directement vers le Brésil et La Plata, sans transbordement dans un autre port d'Europe ; que les départs seraient réguliers et à jours fixés ; que toutes escales antérieures ou postérieures à la sortie d'Anvers seraient interdites ; enfin que les compagnies ne pourraient pour leur taux de fret, dépasser une certaine limite à convenir ;

Attendu que, sauf quelques exceptions admises à titre provisoire, toutes ces clauses se rencontrent dans le contrat du vingt janvier 1800 septante-six ; qu'elles n'y furent insérées qu'après un débat contradictoire entre le délégué des demanderesses et les commissaires de l'État, que chacune d'elles fut mûrement examinée et discutée comme le constate l'article cinquante, dont la partie finale est ainsi conçue : Il est au surplus entendu entre parties que, par le seul fait de n'avoir pas soulevé de doute, la compagnie est censée s'être identifiée avec la pensée du Gouvernement, qui a entendu disposer, en toutes les circonstances, dans les conditions les plus favorables aux intérêts qu'il a mission de sauvegarder :

Attendu qu'aux fins de procurer aux industriels et aux négociants belges des frets modérés et réduits, l'article huit du contrat interdit aux concessionnaires de percevoir à Anvers un taux de fret supérieur aux prix moyens de Liverpool pour les mêmes destinations ; que cette clause a été imposée aux sociétés demanderesses pour les empêcher, si possible, d'écraser la place

d'Anvers sous des exigences arbitraires ou des coalitions avec d'autres lignes; qu'il est inadmissible dès lors que les concessionnaires en fassent état, pour prétendre qu'en toute circonstance, ils auraient droit à la moyenne de Liverpool; que celle-ci était prise comme la limite maxima qui, dans la commune intention des parties, ne peut jamais être dépassée et ne doit que rarement être atteinte;

Attendu que pareille clause envisagée séparément doit certes paraître onéreuse pour les compagnies; mais qu'il ne faut pas perdre de vue qu'elle trouve sa contre-partie dans les subsides que l'État alloue et qui n'ont d'autre raison que de permettre aux demandresses d'abaisser, le cas échéant, le taux de leur fret en dessous de la moyenne de Liverpool et voire même de celle d'Anvers;

Attendu que, si cette clause, qui ne figurait pas dans les contrats, conclus antérieurement avec les compagnies Toit et Ryde, a néanmoins été admise par les demandresses sans réserves, ni observations, il est permis de supposer que leur adhésion a été déterminée d'une part par la considération que leur maison de Liverpool, grâce à sa position prépondérante sur le marché de cette ville, y exerce une grande influence pour la fixation du taux du fret, et d'autre part par l'espoir sérieux que les avantages et les facilités nouvelles, accordés à leur ligne d'Anvers, en exploitation déjà depuis quelques années, leur permettraient de compenser largement les sacrifices éventuels et momentanés auxquels ils pourraient être astreints;

Attendu qu'en vue d'assurer à Anvers les avantages de port d'attache de la ligne, et de fournir des frets directs d'Anvers vers l'Amérique du Sud, l'article deux, littéra *A* et *C*, interdit en principe aux sociétés demandresses de faire faire relâche ou escale à leurs paquebots, entre Anvers et Buénos-Ayres, en d'autres points que Rio-de-Janeiro et Montevideo;

Attendu que c'est à titre d'exception à cette règle générale que le dit article deux, après avoir décidé sous le littéra *B*, que des escales postérieures à la sortie d'Anvers pourraient être autorisées par le Ministre des Travaux publics, ajoute sous le littéra *E*: « Que les navires de la compagnie peuvent aussi longtemps que le Gouvernement ne constatera pas qu'il y a aliment suffisant au port d'Anvers, aller prendre chargement à Londres préalablement au voyage de sortie d'Anvers »: le tout moyennant l'observation de certaines conditions que l'article spécifie;

Attendu que de la combinaison de ces différentes dispositions ainsi que des discussions préalables à leur adoption, il résulte que les parties contractantes n'ont pas entendu mettre sur la même ligne les escales postérieures à la sortie d'Anvers et l'escale de Londres qui devait précéder l'arrivée des navires au port belge; que les premières ne peuvent être établies et maintenues que du consentement de l'État qui reste libre d'en ordonner la suppression à toute époque par simple mesure administrative, lorsque les intérêts de ces nationaux, dont il est seul juge, le commandent et sans qu'il puisse avoir à justifier en justice d'aucune raison ou d'aucune constatation quelconque; que la seconde au contraire existe sous certaines conditions et doit subsister aussi longtemps que celles-ci ne sont pas méconnues ou que le Gouvernement n'a pas fait la constatation de l'aliment suffisant au port d'Anvers;

Attendu que cette distinction se justifie par l'impossibilité d'exiger que les concessionnaires trouvassent à Anvers, dès le début de leur entreprise, l'aliment nécessaire à son existence ;

Attendu que l'État, qui s'est ainsi lié par contrat, a le devoir de remplir les obligations spéciales qu'il a assumées ; que dans le cas actuel, il est tenu de justifier qu'il a fait réellement et sérieusement la constatation à laquelle il s'est engagé ;

Attendu que les parties n'ayant arrêté à cette fin aucun mode spécial, la constatation doit pouvoir être faite par tous les moyens que l'organisation des différentes administrations publiques met à la disposition du Gouvernement ;

Attendu que l'État déclare y avoir fait procéder, qu'à l'appui de son affirmation il invoque des documents et il allègue des faits et circonstances qui, d'après lui, devaient le déterminer à ordonner au mois d'avril 1800 quatre-vingt-trois la suppression de l'escale de Londres ;

Attendu que de leur côté, les sociétés demanderesses nient que l'existence d'un aliment suffisant au port d'Anvers ait jamais été constatée ; qu'elles soutiennent qu'à deux reprises au moins, savoir : le treize mai mil huit cent quatre-vingt-deux, en répondant à une question qui lui était posée par la section centrale, chargée de l'examen de la nouvelle convention, et ensuite, à une date postérieure au trente novembre 1880 deux dans un rapport adressé par l'administration au Ministre des Travaux publics, le Gouvernement aurait reconnu formellement que le moment n'était pas venu de retirer la tolérance de l'escale de Londres ;

Attendu, quant au premier fait allégué, que les demanderesses perdent de vue que les renseignements sur lesquels se basait la réponse vantée, se rapportaient aux années 1800 septante-neuf et 1800 quatre-vingt, et que l'escale n'a été supprimée qu'en juin 1880 trois ; que d'autre part, ces renseignements pour être complets et concluants auraient dû indiquer la totalité des changements effectués tant par les navires des concessionnaires que par ceux des autres armateurs ; or les premiers seuls étaient renseignés ;

Quant au deuxième fait, qu'il ne peut s'agir que d'un travail adressé par les bureaux au Ministre pour les besoins d'une étude impartiale de la question ; qu'un pareil document, en supposant qu'il existe encore, est dépourvu de tout caractère officiel et ne peut que refléter les opinions personnelles de certains fonctionnaires ;

Qu'il serait donc sans valeur aucune au débat, et ne peut pas plus être invoqué par les demanderesses qu'il ne pourrait leur être opposé ;

Attendu néanmoins que les concessionnaires ont le droit incontestable de contrôler toutes les allégations de l'État et de combattre par toutes voies de droit les faits et documents qu'il leur oppose ; que de plus étant demandeurs au procès, ils ont même l'obligation d'établir le fondement de leur action ; que leur demande en allocation de dommages-intérêts trouve sa base dans la prétendue violation par l'État de la convention du vingt janvier 1800 septante-six ; qu'ils ont par conséquent à faire la preuve que l'injonction qui leur a été adressée le vingt-neuf avril 1880 trois, était arbitraire ou tout au moins imprudente, et leur a causé préjudice ;

Attendu qu'ils tentent de fournir cette preuve en se basant sur les faits relatifs à l'expédition du steamer « Halley », qu'en cet état de la cause, il échet donc d'examiner si la valeur des documents produits, et la pertinence de la relevance des faits allégués ou déjà prouvés de part et d'autre, permettant de décider dès maintenant si en 1800 quatre-vingt-trois, il existait au port d'Anvers, l'aliment suffisant dont parle l'article deux littéra E du contrat;

Attendu tout d'abord que les parties sont en désaccord sur la signification à attribuer aux mots « aliment suffisant » ; que l'État semble prétendre, sans toutefois rien préciser à cet égard, qu'il ne faut prendre en considération que le poids ou la quantité des marchandises destinées pendant une période déterminée, à être chargées pour l'Amérique du Sud, sans qu'il y ait lieu de tenir compte de leur nature, ni de leur qualité; que d'après les sociétés demanderesses au contraire, le poids ou la quantité des marchandises importe peu, que la seule chose à considérer est le fret; qu'en conséquence il n'y aura aliment suffisant à Anvers pour leur ligne que pour autant que chacun de leurs navires soit assuré de trouver à chaque voyage de sortie un chargement complet à un prix qui couvre non seulement les frais spéciaux afférents à la traversée, mais encore une certaine quote-part dans les frais généraux de l'entreprise;

Attendu que ni l'une ni l'autre de ces interprétations ne peut être admise; que la première est trop étroite et que la seconde étend la signification des mots au delà de ce que les parties ont pu raisonnablement entendre; qu'elle est d'ailleurs contraire au texte et à l'esprit du contrat, dont elle ne tend à rien moins qu'à détruire l'économie;

Attendu que s'il est vrai que la quantité ou le poids des marchandises à charger est le premier et le plus essentiel des facteurs dont il faille tenir compte, il est tout aussi certain que leur nature et leur qualité doivent également être prises en considération; que des marchandises pondéreuses ou encombrantes et de peu de valeur qui ne paient qu'un fret bas ou moyen ne pourraient certes, à elles seules, constituer un aliment suffisant; qu'il est indispensable que le chargement puisse également comprendre et ce, dans une proportion déterminée par les nécessités de la navigation, des marchandises de valeur qui paient au cubage le fret élevé;

Attendu qu'il n'est pas exact de soutenir que l'aliment suffisant exige en outre que chaque voyage à la sortie puisse se faire à pleine charge et avec bénéfice; que, dans les entreprises maritimes, pas plus que dans toutes autres, il n'est possible d'isoler chacune des opérations; que, pour savoir s'il y a perte ou bénéfice, il faut nécessairement embrasser l'ensemble des voyages, pendant une période plus ou moins longue, de façon que les pertes d'une traversée puissent venir en compensation avec les gains d'une autre;

Attendu, dans cet ordre d'idées, qu'il ne faut pas oublier que les sociétés demanderesses reçoivent des subsides non seulement pour les voyages de sortie, mais également pour ceux de retour; qu'il faudrait donc tenir compte des uns comme des autres, calculer en outre l'importance des avantages divers qui leur sont octroyés, puis établir la balance finale à l'expiration d'une période comprenant un certain nombre d'exercices;

Attendu d'ailleurs que les règles ne doivent pas même être invoquées dans

l'espèce actuelle; qu'il n'a jamais été de l'intention des contractants de confondre l'existence d'un aliment suffisant avec celle d'un bénéfice ou d'un taux de fret uniforme et rémunérateur; que l'article huit du contrat interdit aux concessionnaires de réclamer dans n'importe quel cas, un fret supérieur à la moyenne de Liverpool; que cette moyenne ne représente pas une quotité fixe, mais qu'elle est au contraire essentiellement variable suivant des fluctuations plus ou moins nombreuses qui sont régies par la loi économique de l'offre et de la demande; que dans maintes circonstances elle peut tomber au niveau et en dessous du prix de revient; qu'en admettant donc ce qui n'est même pas, que les concessionnaires auraient toujours le droit de réclamer au commerce anversoïis, le fret moyen de Liverpool, encore ne seraient-ils pas assurés de rencontrer pour chacun de leurs voyages de sortie avec plein chargement ce prix de transport rémunérateur, qu'en termes de plaidoirie ils ont évalué tantôt à trente-sept francs cinquante centimes et tantôt à cinquante francs soixante centimes la tonne; d'où la conclusion que sous peine de méconnaître et de biffer l'article huit, qui est l'âme du contrat et la cause principale des faveurs octroyées aux sociétés demandereses, celles-ci ne peuvent être admises à subordonner la suppression de l'escale de Londres à l'existence à Anvers d'un fret toujours également rémunérateur pour leur entreprise;

Attendu qu'on peut déduire des considérations qui précèdent que l'existence d'un aliment suffisant au port d'Anvers sera prouvée lorsqu'on constatera pendant une période de temps assez longue, l'offre de la quantité nécessaire de marchandises de qualité et de nature différentes en destination de l'Amérique du Sud, dans la proportion d'usage, pour constituer par mois deux chargements ordinaires partant de quinzaine en quinzaine au taux normal de la place d'Anvers;

Attendu qu'il est du devoir de l'État d'ordonner la suppression de l'escale de Londres aussitôt qu'il y a aliment suffisant au port belge, que ce n'est qu'à partir de cette suppression qu'Anvers deviendra effectivement et réellement le port d'attache de la ligne et que l'industrie et le commerce belges auront quelque chance de voir modérer et réduire le taux du fret;

Attendu que l'État prétend trouver la preuve de l'aliment suffisant dans les faits suivants : *A.* Les concessionnaires ont sollicité eux-mêmes la création d'un troisième départ mensuel et ont continué à faire partir trois et même quatre navires après la réduction des traversées au chiffre réglementaire de deux : *B.* Depuis 1800 septante-six le nombre des services entre la Belgique et l'Amérique du Sud n'a fait que s'accroître : *C.* Les statistiques officielles démontrent que les transports entre Anvers et les ports du Brésil, de l'Uruguay et de la République Argentine sont notablement supérieurs au fret exigé pour les deux départs des concessionnaires.

En ce qui concerne le premier point :

Attendu qu'il se conçoit que les sociétés demandereses aient sollicité, dès 1800 septante-sept, l'autorisation d'établir un troisième départ, en vue d'encaisser annuellement une somme de deux cent cinquante mille francs qui était

stipulée comme minimum postal; qu'il se comprend également que, n'ayant pu obtenir cette autorisation, elles aient néanmoins établi un nouveau départ avec escale préalable à Londres, auquel l'État, quoique le contrat ne l'y obligeât nullement, a accordé la faveur des ristournes, abandons de taxes postales et primes et primes de vitesse; qu'il est certain aussi que le quatrième départ ne fut organisé qu'en vue de l'adoption par les Chambres de la nouvelle convention, mais qu'il se comprend moins qu'après le rejet de celle-ci et le retrait des faveurs gouvernementales consenties pour le troisième départ elles aient néanmoins maintenu leurs quatre voyages mensuels; qu'elles allèguent, à la vérité, que deux départs vont être supprimés prochainement, mais que des contrats importants qui les lient les empêchent de mettre immédiatement leur projet à exécution; que ces allégations ne sont nullement justifiées jusqu'ores;

Attendu que s'il est vrai que l'établissement du troisième départ a été une nécessité imposée par le trafic, cet argument ne fait que renforcer la thèse de l'État; que si le trafic s'est accru au point de ne pouvoir se contenter de deux départs mensuels, l'aliment a dû accroître aussi dans une certaine proportion; que toutefois cette circonstance n'est pas décisive pour entraîner la solution du procès; qu'il faudrait d'abord être renseigné exactement sur la quantité des marchandises chargées à chaque voyage, tant à Londres qu'à Anvers, dans le courant de l'année 1880 trois, pour pouvoir ensuite en induire avec quelque apparence de raison, que les marchandises embarquées sur les quatre navires pouvaient servir à alimenter suffisamment le service régulier bi-mensuel; que ces renseignements n'étant pas fournis, il serait prématuré de conclure sur ce point.

En ce qui concerne le deuxième fait :

Attendu que la multiplication depuis 1800 septante-six de lignes régulières et directes entre Anvers et l'Amérique du Sud, prouverait incontestablement l'accroissement de l'aliment au port d'Anvers; que les sociétés demandresses, grâce aux subsides dont elles jouissent, et qui leur donnent un avantage sérieux sur leurs concurrents, ont dû certainement pouvoir tirer parti de ce développement du courant d'exportation, que le fait coté est donc pertinent et relevant;

Attendu toutefois que les concessionnaires contestent l'existence à Anvers d'une autre ligne directe ou même régulière que celle qu'ils exploitent; que les renseignements fournis à cet égard se rapportent aux années antérieures à 1800 quatre-vingt-trois; que cependant il est de notoriété que tout au moins le *Nord Deutscher Lloyd* de Brème a un service régulier qui, aussi longtemps que l'escale de Londres existe, peut être considéré comme aussi direct que celui des demandresses;

Attendu que des documents produits il conste que les concessionnaires n'ont participé au mouvement général d'exportation de 1800 septante-six à 1800 quatre-vingt-deux, que pour un quart environ, ce qui ferait présumer qu'ils donnent la préférence à la place de Londres et qu'ils exigent à Anvers le fret élevé; qu'il importe cependant, avant de conclure, de connaître le mouvement relatif à 1880 trois; la liste exacte des lignes régulières qui ont

existé cette année, et d'entendre de plus près les explications des concessionnaires.

En ce qui concerne le troisième point :

Attendu que les demanderesses, tout en appuyant leurs soutènements sur une partie des documents et des statistiques produits par l'État, voudraient cependant les faire écarter tous du débat, comme ne présentant aucun caractère de certitude ;

Attendu que l'article trente-six du contrat institue un commissaire du Gouvernement chargé de veiller à l'exécution des charges, clauses et conditions de l'entreprise ; que les sociétés demanderesses ayant accepté ce contrôle ne sont pas recevables à méconnaître les constatations faites par cet agent en exécution de son office, sauf à elles à fournir, le cas échéant, la preuve des erreurs ou inexactitudes qui pourraient être commises ;

Attendu que l'administration des douanes dresse mensuellement une statistique de la navigation, d'après des règles tracées à l'instruction ministérielle du vingt décembre 1880 deux ; que cette statistique comprend tant les sorties que les entrées par mer ; qu'elle paraît être faite dans des conditions d'exactitude, de régularité et d'impartialité qui doivent permettre à l'État de l'invoquer dans la présente instance ; qu'il y a d'autant plus lieu d'en décider ainsi, que les sociétés demanderesses ont chargé l'État de la constatation unilatérale de l'aliment au port d'Anvers, et qu'il ne se conçoit pas que cette constatation puisse se faire par d'autres voies que celles dont dispose l'administration ;

Attendu que c'est aux demanderesses à établir les erreurs et les inexactitudes qu'elles prétend entrelever dans lesdites statistiques, qu'à cet égard elles soutiennent :

1^o Que les documents produits sont sans valeur parce qu'ils confondent sous une même rubrique les exportations vers tous les ports du Brésil et de La Plata, alors qu'il est interdit à leurs navires de faire escale ailleurs qu'à Rio-de-Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres ;

2^o Que le total renseigné aux documents comprend les expéditions vers Rio-de-Janeiro, qu'elles doivent refuser une bonne partie de l'année ;

3^o Que les documents ne distinguent pas le lourd du léger et que ce dernier ne se trouve pas en quantité suffisante à Anvers ;

4^o Que les statistiques ne font pas la distinction des marchandises engagées par contrats spéciaux ;

Attendu que la première objection ne vaut que pour autant qu'il ne soit pas établi qu'antérieurement au procès les concessionnaires n'acceptaient pas des marchandises pour toutes destinations de l'Amérique du Sud, par transbordements à Rio-de-Janeiro pour Rio-Grande, Santa-Catharina, ou d'autres ports, et à Buenos-Ayres pour Rosario et autres destinations ;

Attendu quant à la deuxième objection que rien ne prouve jusqu'ici que l'escale de Rio-de-Janeiro ait été brûlée dans tout le courant de 1880 trois ou même pendant quelques mois de cette année ;

Attendu que si les documents ne distinguent pas toujours les marchandises lourdes des marchandises légères, ils renseignent cependant quantité de ces dernières; qu'un rapport de la commission de surveillance des services postaux en date du huit mai 1800 quatre-vingt, versé au débat, affirme: « que les marchandises légères qui payent les frets rémunérateurs sont fournies par le rayon d'Anvers », et que le *Nord Deutscher Lloyd* de Brême ne fait escale à Anvers que pour y prendre du léger;

Attendu, en ce qui concerne la dernière objection, que des contrats spéciaux peuvent exister aussi bien pour les concessionnaires que pour leurs concurrents; que dès lors il n'y a pas lieu d'en faire état;

Attendu que la presque totalité des documents et statistiques, produits à ce jour et débattus contradictoirement entre parties, se rapportent aux années 1800 quatre-vingt et 1800 quatre-vingt-un; que pour l'année 1880 trois, qu'il importe surtout de prendre en considération, il n'est fourni que quelques renseignements insuffisants pour les mois de janvier, juin et juillet, qu'il y a autant plus lieu de les faire compléter que l'année 1880 deux semble accuser sur ses devancières un accroissement notable du mouvement d'exportation vers l'Amérique du Sud;

Attendu que les sociétés demanderesses entendent trouver la preuve de l'absence d'aliments suffisants à Anvers dans le fait du steamer « Halley » qui, arrivé dans ce port sans avoir fait préalablement escale à Londres, n'a chargé que cinq cent cinquante tonnes de quarante pieds cubes anglais et accepté un fret de retour insuffisant;

Attendu que, pour apprécier sainement la légitimité de l'ordre donné aux concessionnaires de supprimer l'escale de Londres à partir du vingt-deux juin 1880 trois, il ne faut pas s'arrêter uniquement aux faits concomitants à cette dernière date; que l'intention de l'État n'était certes pas de limiter son injonction au voyage du steamer « Halley », que l'ordre a été donné en termes généraux et devait s'appliquer pour l'avenir à tous les navires des compagnies demanderesses;

Attendu que l'ordre a été transmis le vingt-neuf avril, que la constatation de l'aliment suffisant a dû nécessairement précéder la décision de l'État, que celui-ci n'a pu puiser des aliments d'appréciation que dans les faits acquis pendant une certaine période de temps antérieure et qu'il ne pourra trouver la justification de la mesure que dans les faits qui l'ont suivi;

Attendu qu'il paraît donc nécessaire de pouvoir examiner et embrasser dans leur ensemble tous les faits et circonstances qui ont précédé et suivi le voyage du « Halley » pour en induire ensuite la présence ou l'absence de l'aliment suffisant;

Attendu que les importations et les exportations de et vers l'Amérique du Sud ont une période d'activité qui s'étend du premier décembre au premier mai et une période de stagnation plus ou moins grande qui comprend les autres mois de l'année et notamment celui de juin, pendant lequel le « Halley » a fait le voyage;

Attendu qu'en égard à cette circonstance et aux considérations qui précèdent, des renseignements précis et exacts devront être fournis par les parties concernant le mouvement maritime, tant d'importation que d'exportation,

entre Anvers et l'Amérique du Sud, tout au moins pour les douze mois de l'année 1880 trois; que jusqu'ici quelques indications relatives au mois de juin ont seules été débattues, sans qu'il soit permis d'en rien conclure ni pour ni contre l'une ou l'autre des deux parties;

Attendu qu'il est possible du reste qu'au moment de l'arrivée du steamer « Halley » à Anvers les industriels et les négociants fussent encore dans l'ignorance des mesures nouvelles qui venaient d'être prescrites par le Gouvernement; qu'habituellement, par une pratique de sept années, à ne trouver dans les navires des concessionnaires qu'une place restreinte, ils n'ont pu se mettre en mesure d'offrir sur l'heure un chargement complet;

Attendu que le fait du « Halley » est d'autant moins concluant qu'on ne renseigne ni les circonstances du chargement, ni le taux des frets de la Compagnie, ni ceux de Liverpool et d'Anvers, ni le stock des marchandises à transporter à cette époque;

Attendu, de plus, qu'il a été constaté par le commissaire du Gouvernement, dont l'erreur n'a pas été jusqu'ici démontrée à suffisance de droit, que le « Halley » a abandonné à quai trois cents tonnes rails et une vingtaine de colis pour Rio-Grande, Pelotas, Porto-Allegrio et Santa-Catharina, ports desservis, soit directement, soit par transbordements en Amérique, par le même steamer « Halley », ainsi qu'il appert d'annonces publiées dans les journaux anversois du vingt-neuf janvier de la présente année;

Attendu que le commissaire du Gouvernement a également constaté :

A. Le douze septembre 1880 trois, que le steamer « Teniers », arrivé de Londres avec six cents à sept cents tonnes marchandises, en a embarqué à Anvers neuf cents à mille; qu'il est parti le huit septembre pour le Brésil et La Plata en laissant huit cents à neuf cents tonnes à quai;

B. Les neuf et dix novembre 1880 trois, que le steamer « Horrox » arrivé de Londres avec environ mille tonnes, en a embarqué à Anvers environ neuf cents; qu'il est parti le huit novembre pour le Brésil et La Plata avec un plein chargement en laissant à quai de six cents à sept cents tonnes de fret;

C. Le vingt-deux novembre 1880 trois, que le steamer « Ticho Brahe », arrivé de Londres avec mille tonnes environ, en a chargé à Anvers neuf cents; qu'il est parti le vingt-deux novembre avec un plein chargement laissant à quai environ sept cents tonnes; qu'immédiatement après son départ, il a été remplacé à quai par le steamer libre « Kepler », appartenant également aux sociétés demanderesses, qui a pris les susdites sept cents tonnes en droiture pour La Plata.

D. Le huit décembre 1880 trois, que le steamer « Plata », arrivé de Londres avec mille à onze cents tonneaux, en a embarqué à Anvers sept cents à huit cents; qu'il est parti pour le Brésil et La Plata le huit décembre avec un plein chargement en laissant à quai environ cinq cents tonneaux;

Attendu que foi est due à ces constatations officielles faites conformément à l'article trente-six du contrat; que les faits y relatés sont pertinents et relevants; que les sociétés demanderesses ne leur ont opposé jusqu'ores qu'une dénégation vague et générale; que faute par elles de faire ou tout au moins d'offrir la preuve du contraire, ces faits devront être tenus pour avérés et définitivement acquis au procès;

Attendu, enfin, que l'État a soutenu en termes de plaidoirie :

1^o Qu'à différentes reprises les concessionnaires auront exigé à Anvers un taux de fret supérieur au fret moyen de Liverpool;

2^o Qu'ils se seraient coalisés avec des lignes rivales pour maintenir à Anvers un taux de fret élevé;

3^o Qu'ils auraient détourné au profit du Havre une partie du trafic de la place d'Anvers, en prenant dans le premier de ces ports un fret considérablement moins élevé qu'à Anvers;

Attendu que ces faits, en les supposant établis, présenteraient un caractère de gravité incontestable, qu'ils constitueraient une violation certaine du contrat et convaincraient les concessionnaires d'avoir déserté les devoirs qu'ils avaient assumés au regard de l'État en négligeant de tirer parti de l'aliment qui s'offrait à eux à Anvers et en en détournant même une partie au profit d'un port rival;

Attendu que c'est à l'État de préciser ces soutènements et à les appuyer de documents probants et de faits concluants; que jusque-là il n'y pas lieu d'y avoir égard;

Attendu qu'il ressort de l'ensemble des considérations ci-dessus développées que l'État doit constater la suffisance de l'aliment existant au port d'Anvers et que les sociétés demanderesses doivent faire la preuve contraire; que jusqu'ores les parties n'ont pas formulé d'une manière assez précise, ni assez complète leurs soutènements réciproques; qu'avant tout les documents produits de part et d'autre doivent être complétés et plusieurs faits importants doivent être précisés, reconnus ou formellement déniés; qu'il est impossible, en l'état de la cause, de recourir soit à une expertise, soit à une enquête; que la première de ces mesures d'instruction ne deviendra utile que dans le cas où l'examen des pièces et documents dont la production est réclamée, nécessitera l'intervention de personnes ayant une connaissances spéciale en ces matières.

Qu'il ne sera possible de décréter la seconde que lorsque les parties auront coté des faits précis, reconnus pertinents et relevants;

Par ces motifs :

Le tribunal statuant en premier ressort et de l'avis généralement conforme de Monsieur Terlinden, substitut du Procureur du Roi, donne acte à l'État de ce qu'il se réserve de réclamer tous dommages-intérêts du chef d'infractions commises par les demanderesses, avant et après l'intentement de la présente action aux stipulations des conventions du vingt janvier 1800 septante-six et de demander la restitution des paiements indus :

Et avant de faire droit :

Ordonne aux deux parties, chacune en ce qui la concerne, de préciser leurs prétentions réciproques; d'affirmer, de reconnaître ou de dénier par

conclusions notifiées, les faits et circonstances, qui pour les raisons ci-dessus déduites, doivent être tenus comme décisifs en la cause ; d'appuyer leurs dires et soutènements respectifs de documents probants ou de coter des faits précis, pertinents et relevants. — De produire et de faire être au procès les pièces et documents relatifs au mouvement d'exportation du port d'Anvers vers l'Amérique du Sud, tout au moins pour les douze mois de l'année 1880 trois ; — de dresser des tableaux détaillés avec pièces justificatives à l'appui, indiquant par mois :

I. Les marchandises exportées du port d'Anvers en destination du Brésil et des pays de La Plata :

a) Par les steamers des sociétés demanderesses ; b) par tous autres steamers ;

II. La classification de ces marchandises en : a) celles qui sont considérées comme lourdes ; b) celles qui sont considérées comme légères ;

III. La classification de ces marchandises en : a) marchandises destinées à Buénos-Ayres ; b) marchandises destinées à Montevideo ; c) marchandises destinées à Rio de Janeiro ; d) marchandises destinées à d'autres ports, savoir : 1^o aux ports desservis par les sociétés demanderesses par transbordement à Rio, Buénos-Ayres ou Montevideo ; 2^o à tous autres ;

IV. Le taux du fret moyen pendant chacun des mois de 1880 trois : a) à Liverpool ; b) à Anvers ;

V. Le fret moyen pour chacun des steamers des sociétés demanderesses pendant l'année 1800 quatre-vingt-trois :

VI. Les quarantaines imposées à Montevideo en 1800 quatre-vingt-trois, leur date, leur durée ;

VII. Les voyages en mil huit cent quatre-vingt-trois des steamers des sociétés demanderesses avec escale à Rio de Janeiro : les voyages dans lesquels cette escale a été brûlée ;

VIII. Les marchandises importées en 1880 trois du Brésil et de La Plata : a) par les steamers des sociétés demanderesses ; b) par tous autres ;

IX. Les frets de retour pour chacun des steamers des demanderesses ;

X. La liste des lignes : a) régulières ; b) régulières et directes, ayant existé au port d'Anvers en 1880 trois et desservant les pays de l'Amérique du Sud ;

XI. La quantité de marchandises en tonneaux de fret, chargée par chacun des quatre steamers des demanderesses en 1880 trois : a) à Londres ; b) à Anvers ;

XII. La quantité de marchandises laissée à quai en 1880 trois par chacun des quatre steamers à sa sortie d'Anvers.

Renvoie à cette fin la cause et les parties à l'audience

Réserve les dépens.

Déclare le présent jugement exécutoire par provision nonobstant appel et sans caution.

(Signé) TH. SMEKENS, VAN BEYLEN.

Enregistré, etc.

Pour extrait conforme :

Le Greffier,

(Signé) VANHOVE.

II

Jugement du tribunal de première instance d'Anvers, du 28 juin 1884.

NOUS LÉOPOLD DEUX, ROI DES BELGES,

A TOUS PRÉSENTS ET A VENIR, FAISONS SAVOIR :

Le tribunal de première instance séant à Anvers a rendu le jugement suivant:

En cause de la *Liverpool Brasil and River Plata steam navigation Company limited*, laquelle est administrée par les membres de l'association constituée sous la firme Lamport et Holt, domiciliée à Londres, et pour autant que de besoin de la Société anonyme de navigation royale belge Sud-américaine dont le siège social est à Anvers, demanderesses représentées par Maître Van Elsacker avoué, plaidants Maîtres Vrancken et Maeterlinck,

Contre l'État Belge, en la personne de Monsieur le Ministre des Travaux publics, dont les bureaux sont établis à Bruxelles, défendeur représenté par Maître Claude, avoué, plaidant Maître Allard du barreau de Bruxelles,

Par exploit de l'huissier Gilson de Bruxelles en date du onze décembre mil huit cent quatre-vingt-trois, portant constitution d'avoué en la personne de Maître Van Elsacker, les demanderesses firent citer le défendeur, à comparaître dans le délai de la loi, devant le tribunal de céans, aux fins :

Attendu qu'il a été formé à la date du vingt janvier mil huit cent septante-six, entre le défendeur et la première demanderesse, une convention relative à un service postal entre Anvers, le Brésil et la Plata, sous certaines clauses et conditions, la dite convention enregistrée à Bruxelles le vingt-six janvier mil huit cent septante-six, volume cent septante-huit, case trois, aux droits dus par le receveur Gombert;

Attendu qu'il revient aux requérantes, en exécution de la dite convention, à titre de remboursement des taxes de pilotage, de feux et de fanaux pendant le troisième trimestre de l'année mil huit cent quatre-vingt-trois, la somme de quinze mille neuf cent vingt-trois francs;

Attendu que, au mépris des termes exprès de l'article quatorze de la convention susrappelée, le cité reste en défaut de rembourser la somme susdite aux requérants;

Attendu qu'après plusieurs démarches amiables, les requérantes ont mis l'État en demeure de payer la dite somme, par exploit de l'huissier Gyselink de Bruxelles en date du vingt-huit novembre mil huit cent quatre-vingt-trois;

Que ces démarches et mise en demeure sont restées sans effet;

De s'y voir et entendre condamner à payer aux demanderesses, pour les

causes prérappelées, la somme de quinze mille neuf cent vingt-trois francs avec les intérêts judiciaires, les frais et dépens du procès et avec déclaration que le jugement à rendre sera exécutoire par provision, nonobstant opposition ou appel et sans caution.

Le litige évalué à seize mille francs pour satisfaire à la loi sur la compétence.

La cause fut introduite à l'audience du vingt-neuf décembre, à laquelle Maître Claude déclara se constituer pour l'État Belge; elle fut ensuite remise au dix janvier suivant :

Maître Van Elsacker prit le vingt-neuf décembre mil huit cent quatre-vingt-trois pour les demanderesses, des conclusions annexées à la feuille d'audience sous le numéro sept cent et cinq et dont la teneur suit :

Revu l'exploit introductif d'instance en date du onze décembre courant, signifié par l'huissier Gilson à Bruxelles enregistré.

Attendu qu'il a été formé, à la date du vingt janvier mil huit cent soixante-seize, entre le défendeur et la première demanderesse, une convention relative à un service postal entre Anvers, le Brésil et La Plata, sous certaines clauses et conditions, la dite convention enregistrée à Bruxelles (entre le vingt-six janvier mil huit cent septante-six, volume cent septante-huit, folio cent quatre-vingt-six recto, case trois, aux droits dus par le receveur Gombert :

Attendu qu'il revient aux demanderesses, en exécution de la dite convention, à titre de remboursement, des taxes de pilotage, de feux et fanaux, pendant le troisième trimestre de l'année mil huit cent quatre-vingt-trois la somme de quinze mille neuf cent vingt-trois francs; -

Attendu que, au mépris des termes exprès de l'article quatorze de la convention susrappelée, le défendeur reste en défaut de rembourser la somme susdite aux demanderesses;

Attendu qu'après plusieurs démarches amiables, les demanderesses ont mis le défendeur en demeure de payer la dite somme, par exploit de l'huissier Gyselinck de Bruxelles en date du vingt-huit novembre dernier enregistré; que ces démarches et mise en demeure sont restées sans effet.

Par ces motifs :

Plaise au tribunal condamner le défendeur à payer aux demanderesses, pour les causes prérappelées, la somme de quinze mille neuf cent vingt-trois francs, avec les intérêts judiciaires, les frais et dépens du procès, et avec déclaration que le jugement à rendre sera exécutoire par provision, nonobstant opposition ou appel et sans caution.

Maître Van Elsacker fit notifier le dix-sept mars, des conclusions dont les termes sont tenus ici pour répétés, et par lesquelles les demanderesses déclarent persister dans les conclusions de leur exploit introductif d'instance.

Le treize mai suivant, Maître Van Elsacker, fit encore notifier des conclusions dont les termes sont tenus ici pour répétés et par lesquelles les demanderesses persistent dans leurs précédentes conclusions.

Maitre Claude fit notifier le vingt-un du même mois, des conclusions, dont les termes sont tenus ici pour répétés et par lesquelles le défendeur persiste dans ses précédentes conclusions

Aux audiences des neuf, quinze et vingt-trois mai mil huit cent quatre-vingt-quatre, les avocats des parties développèrent les moyens à l'appui de leurs conclusions respectives, et le tribunal ordonna le dépôt des pièces sur le bureau.

Le trente-un mai, Monsieur Terlinden, substitut du Procureur du Roi, donna son avis; le tribunal déclara retenir la cause en délibéré et prononça le vingt-huit juin mil huit cent quatre-vingt-quatre, le jugement suivant :

Où les parties en leurs moyens et conclusions ;

Vu les pièces du procès ;

Attendu que l'action dictée à l'État Belge. par l'exploit d'ajournement du onze décembre dernier, a pour objet le règlement du compte pour le troisième trimestre de l'année mil huit cent quatre-vingt-trois, des taxes de pilotage, de feux et de fanaux. dont le remboursement est réclamé par les sociétés demandereses ;

Attendu que l'État conclut, en termes de défense, à voir rayer du compte litigieux les postes relatifs aux navires qui postérieurement au mois de juillet mil huit cent quatre-vingt-trois, ont, en contravention de l'article deux litt. *E* du contrat du 20 janvier mil huit cent septante-six enregistré, quitté le port d'Anvers après avoir été au préalable prendre charge à Londres et aussi à ceux qui, depuis la même époque, ont fait la traversée entre Anvers et l'Amérique du Sud, sous pavillon anglais, au mépris de la prescription de l'article trois litt. *B* du contrat susdit ;

Attendu qu'à cette défense, les parties demandereses opposent une fin de non-recevoir, déduite de ce que, d'une part, la double condition, à laquelle l'article quatorze des conventions subordonne la ristourne des taxes, ayant été accomplie, et que, d'autre part, l'article quarante-sept litt. *C* et *G* comminant simplement des amendes pour les infractions dont l'État se plaint, le remboursement des droits leur serait dû en toute hypothèse ;

Attendu que l'article quatorze du contrat ne fait que prescrire une mesure de comptabilité, en ordonnant que les états trimestriels à produire par les demandereses seront appuyés de pièces officielles qui constatent que les taxes ont été réellement acquittées par elles et qu'il a été fait usage d'un pilote; que si l'absence de ces documents peut empêcher la liquidation régulière des sommes réclamées à l'État, il ne s'ensuit nullement que, par le seul fait de leur production, ce dernier soit tenu, en tout état de cause, et alors même que ses co-contractants resteraient en défaut de remplir un ou plusieurs de leurs engagements d'exécuter ses obligations corrélatives; qu'en décider ainsi serait méconnaître les caractères essentiels de toute convention synallagmatique ;

Attendu que les parties, en fixant des amendes pour certaines infractions au contrat, ont entendu substituer, dans l'appréciation du quantum des dommages-intérêts qui pourraient être dus par le débiteur, leur évaluation conventionnelle à celle des tribunaux; qu'ainsi les demandereses ont sous-

crit une véritable obligation avec clause pénale, à laquelle il faut faire application des articles douze cent vingt-six et suivants du Code civil;

Attendu que la stipulation d'une clause pénale, faite pour assurer l'exécution d'une convention, a pour effet de fortifier et non d'amoindrir les droits du créancier; que celui-ci reste toujours maître, en cas d'inexécution par le débiteur de l'obligation principale, soit d'en poursuivre l'exécution forcée, soit d'exiger la résolution du contrat, soit de ne pas remplir lui-même ses obligations, soit simplement de demander l'application de la peine; qu'il est même autorisé, aux termes de l'article douze cent vingt-neuf paragraphe deux du Code civil, à réclamer à la fois le principal et la peine, lorsque celle-ci n'est que moratoire, mais que, dans aucun cas, le débiteur ne peut valablement offrir le paiement de l'amende pour se dispenser de l'exécution de ses engagements;

Attendu que pour faire fléchir la rigueur de ces principes, il faudrait une dérogation expresse, qui ne se rencontre pas dans le contrat du vingt janvier mil huit cent septante-six; que la renonciation à un droit ne se présument pas, l'État est donc fondé à demander, à son choix, ou que les concessions naires paient les amendes compensatoires qu'ils ont encourues, ou qu'ils remplissent strictement et loyalement toutes leurs obligations, sans préjudice aux peines qui auraient été stipulées pour le simple retard dans l'exécution; qu'il suit de là que la fin de non-recevoir, proposée par les parties demanderesse, ne peut être accueillie.

Au fond;

En ce qui concerne l'infraction à l'article trois litt. *B* du contrat :

Attendu qu'au nombre des dispositions principales de la convention, qui a pour objet l'organisation d'un service direct et régulier, entre le port d'Anvers et l'Amérique du Sud, figure celle qui est relative à la nationalité de navires à employer par les compagnies;

Attendu que les pourparlers qui ont existé entre parties dès l'année mil huit cent septante-quatre, les termes et l'esprit du contrat qui a été définitivement arrêté le vingt janvier mil huit cent septante-six, de même que les nombreuses discussions qui ont eu lieu, à ce sujet, tant au Sénat qu'à la Chambre des Représentants, ne permettent pas de douter de l'importance attachée par les contractants à la question du pavillon; que l'article trois, destiné à la régler, ne peut dès lors être considéré comme une simple clause accessoire, dont la violation ne serait pas de nature à causer un préjudice appréciable, ni à empêcher la complète exécution des engagements essentiels pris de part et d'autre;

Attendu qu'il n'est pas admissible que l'État ait été oublieux des devoirs que lui impose sa mission gouvernementale, au point de négliger la protection et la garantie dues à la vie et aux propriétés de ses nationaux, en ne les couvrant pas du pavillon belge; que, d'un autre côté, l'État, en exigeant que le service fût assuré au moyen de navires belges, poursuivait la création d'une ligne vraiment nationale, pouvant servir d'école pour ses matelots et ses officiers; qu'il contribuait ainsi, dans une certaine mesure, au relèvement de sa

marine marchande, et favorisait les armements et les approvisionnements en Belgique;

Attendu que les sociétés demandereses ignoraient si peu l'intérêt majeur que l'État attachait à cette question, que, dans leur correspondance de mil huit cent septante-quatre avec le Département des Travaux publics, elles offrirent spontanément d'organiser un service exclusivement belge; qu'à supposer même, qu'à ce moment, cette offre ait été dictée uniquement par la nécessité d'écartier toute concurrence, elle n'en témoigne pas moins de l'importance qu'avait, à leurs yeux, l'emploi de navires belges;

Attendu que cette importance se révèle encore par la disposition de l'article 24, litt. B du contrat, qui ne considère le service comme définitivement assuré et garanti, que lorsque les compagnies auront obtenu des lettres de mer belges;

Attendu que les négociations entre parties, commencées en mil huit cent septante-quatre, puis interrompues pendant plusieurs mois par suite des difficultés judiciaires survenues avec les concessionnaires précédents, Ryde et Cie, aboutirent enfin à l'accord formulé à l'article trois des conventions, dans les termes suivants : « A. Les navires à employer pour l'exécution

» du service pourront être de nationalité belge ou anglaise ;
» B. 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 de dizaine. »

Attendu que l'État interprète ces dispositions en ce sens que, depuis le vingt janvier mil huit cent septante-huit, il est en droit d'exiger des sociétés demandereses l'emploi exclusif de navires belges, tandis que les concessionnaires prétendent, de leur côté, avoir rempli toutes leurs obligations par la nationalisation de huit de leurs steamers, qu'ils restent libres d'ailleurs d'employer, à leur convenance, soit sur la ligne d'Anvers à La Plata, soit à tout autre service;

Attendu que le texte de l'article trois résiste à l'interprétation proposée par les sociétés demandereses; que cette disposition vise, en effet, deux périodes distinctes, savoir, une période transitoire de deux ans, accordée comme terme d'organisation, et une période définitive d'exploitation régulière, comprenant les treize dernières années; qu'aux termes du litt. A de l'article, la compagnie pouvait, pendant toute la première période, employer, pour l'exécution du service, des navires anglais ou belges à son choix; mais qu'elle devait aussi, au cours de cette même période, puisque le contrat porte « endéans les deux ans des présentes », mettre sous pavillon belge des navires en nombre suffisant pour assurer pendant la période définitive, l'exploitation de la ligne dans les conditions prévues, c'est-à-dire au moyen d'un service de quinzaine, et éventuellement d'un service de dizaine;

Attendu que si la thèse des parties demandereses devait être admise, on ne comprendrait pas pour quel motif les contractants auraient inscrit dans la convention, ces mots : « Navires à employer pour l'exécution du service »; et ces autres : « en nombre suffisant pour assurer le service de quinzaine et éventuellement le service de dizaine »; que dans cette hypothèse, en effet, il ne devrait exister aucune relation entre le nombre des navires belges et celui

des traversées, puisque les compagnies se verraient autorisées à faire constamment emploi de navires anglais;

Attendu qu'on ne comprendrait pas davantage pourquoi l'on aurait établi deux périodes distinctes dans l'exploitation de la ligne, ni pourquoi l'on aurait exigé un nombre déterminé de navires belges, si le service pouvait être assuré par les seuls navires anglais;

Attendu qu'à la vérité le texte ne porte pas que les compagnies s'engageraient à faire « *naviguer* », mais simplement à *mettre* un certain nombre de leurs paquebots sous pavillon belge; mais que cette dernière expression ne peut pas être séparée des mots qui la précèdent, ni de ceux qui la suivent, et qui prouvent clairement que, dans la commune intention des parties, *mettre sous pavillon belge* était, en ce qui concernait la dernière période de treize années, synonyme de *naviguer sous pavillon belge*.

Attendu qu'en admettant d'ailleurs que les termes dans lesquels la convention est conçue puissent laisser subsister un doute, encore faudrait-il, conformément à l'article onze cent cinquante-sept du Code civil, interpréter la clause plutôt dans le sens avec lequel elle peut avoir quelque effet, que dans celui avec lequel elle n'en pourrait produire aucun; que l'État n'avait guère intérêt à stipuler que son pavillon flotterait sur des navires naviguant entre des ports étrangers et couvrirait des voyageurs et des marchandises appartenant à d'autres nations;

Attendu que de son côté, la convention stipule à son article cinquante, que tout doute pouvant exister au sujet de l'interprétation de ses dispositions, a été exprimé par les concessionnaires, examiné et résolu de commun accord, et que, par le seul fait de n'avoir pas soulevé de doute, les compagnies sont censées s'être identifiées avec la pensée du Gouvernement, qui a entendu disposer en toutes les circonstances, dans les conditions les plus favorables aux intérêts qu'il a mission de sauvegarder;

Attendu que vainement, pour écarter les prétentions de l'État, les parties demanderesse invoquent les pourparlers qui ont précédé la signature du contrat, que l'examen des documents de la cause prouve qu'à aucun moment des négociations préliminaires, ils n'ont essayé de nier l'intérêt de l'État à voir naviguer les navires de la ligne sous pavillon belge, ni de soulever un doute quant à la signification de la clause relative à cet objet;

Attendu qu'il est constant, en effet, que dès le premier jour de la reprise des négociations, le seize décembre mil huit cent septante-cinq, les demandeurs en concession, renouvelant l'offre faite par eux le six mars mil huit cent septante-quatre, d'établir un service postal sous pavillon Belge, offre acceptée par le Gouvernement, les neuf et quatorze du même mois, déclarèrent aux commissaires de l'État: « *qu'ils acceptaient de placer leurs navires sous pavillon Belge* », en ajoutant cette seule réserve: « *que d'après des poursuites ordonnées récemment à Anvers, ils estimaient que la loi Belge y mettait empêchement.* »

Attendu qu'ainsi dans la pensée des concessionnaires, le seul obstacle à la réalisation des intentions de l'État résidait dans ce fait, qu'aux termes de la loi existante, pour qu'un navire pût être nationalisé, il devait appartenir pour le tout ou pour une part considérable à des Belges; qu'ils semblaient même être

les premiers à souhaiter la disparition de cet empêchement, qui ne provenait pas de leur fait, puisqu'ils déclaraient que, *s'il pouvait être levé, ils se tenaient comme engagés à avoir sous pavillon Belge, une flotte toujours suffisante pour assurer le service* ; qu'il est à remarquer que les termes mêmes de cette déclaration, sur la signification de laquelle aucun doute ne pouvait surgir au moment où elle était faite, se trouvent reproduits dans l'article trois du contrat ;

Attendu que, pour tourner la difficulté signalée par les concessionnaires, les négociateurs songèrent d'abord à provoquer une loi spéciale, puis s'arrêtèrent à l'idée de créer une Société Belge, qui prendrait la place des intéressés anglais, auxquels, en échange de l'apport de la concession et du nombre de navires suffisants, serait remise la quasi-totalité des actions ;

Attendu que ce projet, ayant été examiné par les deux parties, les délégués des concessionnaires déclarèrent, à la réunion du douze janvier mil huit cent septante-six, *qu'ils acceptaient l'obligation relative au pavillon si, en créant une Société Belge, il n'y avait pas obstacle à ce que cette Société fût rattachée à l'association Lamport et Holt de Liverpool* ; qu'il faut inférer de cette déclaration que les demandeurs en concession entendaient l'obligation qu'ils consentaient à assumer dans le sens voulu par le Gouvernement ; qu'en tout cas, n'ayant formulé à cet égard aucun doute, ils sont présumés aux termes de l'article cinquante du contrat, s'être ralliés aux intentions non équivoques de l'État ;

Attendu qu'ensuite de ces déclarations, les commissaires du Gouvernement adressèrent aux concessionnaires, sous la date du quinze janvier mil huit cent septante-six, un avant-projet de contrat, dans lequel l'article relatif au pavillon se trouvait libellé de la façon suivante :

Les navires à employer pour l'exécution du service navigueront sous pavillon Belge, aussitôt que la compagnie aura accompli les obligations de la loi sur les lettres de mer. Dans l'entretemps ses navires peuvent être de nationalité anglaise. Il est accordé aux concessionnaires un délai de .. pour l'exécution de la présente obligation.

Attendu, il est vrai, que ce projet ne fut pas agréé par les concessionnaires ; que le seize janvier, ils sollicitèrent une nouvelle réunion pour procéder à la modification de certaines de ses clauses et spécialement de celle qui était relative au pavillon ; mais que rien ne permet de supposer que ces changements, dont la nature et la portée n'étaient d'ailleurs pas indiquées, devaient comprendre autre chose que les réserves déjà formulées antérieurement ;

Attendu que le procès-verbal de la séance qui eut lieu deux jours plus tard ne laisse subsister aucun doute à cet égard ; qu'en effet, après un nouveau débat contradictoire, les délégués des concessionnaires insistèrent uniquement pour que, dans le corps de l'article fussent insérés les mots : *s'il n'y a pas d'obstacle légal* ; mais que sur l'observation des commissaires du Gouvernement qu'il n'y avait pas d'empêchement légal à constituer une société Belge, il fut passé outre, et le texte de la clause fut définitivement

arrêté tel qu'il figure à l'article trois de la convention du vingt janvier mil huit cent septante-six :

Attendu que si l'on peut constater une différence de rédaction entre l'avant-projet du quinze janvier et le contrat, cette différence n'est qu'apparente et ne change rien à la nature de l'obligation assumée par les concessionnaires ; qu'il eût pu en être autrement si la modification proposée par eux avait été adoptée ; qu'en tout cas, la substitution des mots : *Mettront sous pavillon Belge*, à ceux-ci, *navigueront sous pavillon Belge* n'a pas d'importance, en présence du maintien de cette stipulation « *pour assurer le service.* »

Attendu qu'on doit donc conclure de l'ensemble des documents produits, qu'au cours des négociations, les concessionnaires n'ont jamais montré d'autre hésitation qu'en ce qui concernait la possibilité de donner à une partie de leur flotte la nationalité belge, sans la détacher de leur Société de Liverpool ; que la crainte de cette difficulté n'a pas empêché la signature du contrat, et qu'en fait, cet obstacle a été levé par la création, au huit décembre mil huit cent septante-sept, de la Société anonyme de navigation Royale Belge Sud-Américaine ;

Attendu que c'est à tort que les parties demanderesses prétendent que l'État, n'ayant pas protesté lors de la formation de cette société, qui ne recevait comme apport, outre la concession que les huit steamers dénommés à l'article cinq de ses statuts, aurait reconnu implicitement qu'elles avaient ainsi satisfait à tous leurs engagements ; que ceux-ci les obligent, en effet, non seulement de nationaliser un certain nombre de steamers, mais aussi à assurer tout le service au moyen de navires belges ; qu'au surplus, au moment de la constitution de la société, la période transitoire, pendant laquelle la nationalité des navires importait peu, n'était pas expirée, et huit navires étaient suffisants pour le service de quinzaine ;

Attendu que si, lors de la nouvelle convention que le Parlement refusa de ratifier, les concessionnaires ont cru utile à leurs intérêts de protester contre l'emploi exclusif du pavillon belge, cette protestation est sans effet quant à la convention du vingt janvier mil huit cent septante-six, qui doit être exécutée en sa forme et teneur, quelque onéreuse qu'elle puisse être pour eux ; que d'ailleurs cet acte tend plutôt à prouver qu'ils n'ignoraient pas la portée véritable de l'article trois du contrat ;

Attendu qu'il est sans intérêt dans la cause de rechercher les motifs qui ont pu déterminer l'État à ne pas exiger des concessionnaires, dès le vingt janvier mil huit cent septante-huit, l'exécution rigoureuse de leurs engagements ; que cette tolérance justifiée ou non, n'a pu faire évanouir des droits auxquels il n'a jamais été renoncé expressément ; que du reste, il est difficile d'admettre que le Gouvernement pût pousser la bienveillance jusqu'à permettre aux concessionnaires de continuer jusqu'à la fin de la concession à ne faire usage du pavillon belge que cent vingt-quatre fois sur deux cent nonante-quatre traversées, comme ce fut le cas de mil huit cent septante-huit à mil huit cent quatre-vingt-un, et à utiliser leurs meilleurs marcheurs anglais uniquement en vue de courir les primes ;

En ce qui concerne la contravention à l'article deux litt. *B* du contrat ;

Attendu que la question de savoir si la ristourne des taxes est due pour les

navires qui, postérieurement à l'injonction du Ministre des Travaux publics en date du vingt-neuf avril mil huit cent quatre-vingt-trois, ont fait escale préalable à Londres, ne pourra recevoir une solution, que lorsque, dans l'instance séparée, relative à cet objet, et qui n'a pas été vidée par le jugement de ce tribunal, du deux février dernier, il aura été décidé si cette suppression a été faite dans les conditions exigées par le contrat; que jusque-là il n'échet pas de statuer sur cette partie de la présente demande.

Par ces motifs :

Le tribunal, de l'avis conforme de Monsieur Terlinden, substitut du Procureur du Roi, statuant en premier ressort et écartant toute conclusion contraire, déclare les demanderesses *hic et nunc* non recevables en ce qui concerne le remboursement des taxes de pilotage, feux et fanaux payées par les navires ayant fait escale préalable à Londres; les déclare mal fondées dans le surplus de leur demande; leur ordonne de fournir un état rectifié sur les bases indiquées aux considérants du présent jugement; les déboute de leur action avec condamnation aux dépens.

Ainsi jugé et prononcé à l'audience publique du 28 juin mil huit cent quatre-vingt-quatre.

Présents, Messieurs : Smekens, Président; Dieden et Aerts, Juges; Dumercy, juge-suppléant, faisant fonctions de Procureur du Roi; Van Beylen, greffier-adjoint. (Signé) Th. Smekens; Van Beylen.

Mandons et ordonnons à tous huissiers à ce requis de mettre le présent jugement à exécution; à nos Procureurs-Généraux et à nos Procureurs près les tribunaux de première instance d'y tenir la main; et à tous commandants et officiers de la force publique d'y prêter main forte, quand ils en seront légalement requis.

En foi de quoi, le présent jugement a été signé et scellé du sceau de ce tribunal.

Pour expédition conforme,
délivrée à M^e Claude, avoué,

Le greffier,

VANHOVE.

III. — *Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les États de la Plata. —
Mouvement. — Taux moyen du fret.*

MOUVEMENT.

ANNEES	Nombre de traversées.	JAUGE NETTE ANGLAISE. (En tonneaux de 22,83).		CHARGEMENT. En tonneaux de fret (17,11 ou 1,015 kilog.).				PASSAGERS.	
		Totale.	Moyenne.	Brésil.	Plata.	Total.	Moyenne par traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.

A l'exportation (d'Anvers).

1881	31	40,005	1,176 ² / ₅	8,920 ¹ / ₂	27,784	30,704 ¹ / ₂	1,079 ¹ / ₂	592	17
1882	38	44,404	1,168 ¹⁰ / ₁₉	6,985 ² / ₁	26,478 ¹ / ₄	33,464	880 ¹² / ₁₉	715	18
1885	35(*)	41,751	1,192 ⁹ / ₁₀	12,925	14,552 ⁵ / ₁₀	27,475 ⁵ / ₁₀	785	241	15
1884	24	29,124	1,215 ⁵ / ₁₀	4,794 ³ / ₁₀	16,726 ⁵ / ₁₀	21,521	895 ⁷ / ₁₀	404	16

A l'importation.

1881	36	40,769	1,299 ¹ / ₇	2,692 ¹⁷ / ₂₀	56,967 ⁵ / ₁	59,660 ⁵ / ₅	1,657 ¹ / ₄	75	2
1882	36	43,988	1,360 ⁷ / ₉	621 ² / ₁₂	47,067 ¹ / ₂	47,688 ¹¹ / ₁₂	1,324 ² / ₅	83	2
1885	31(*)	45,453	1,401 ¹ / ₁₀	1,492 ⁵ / ₁₀	42,737 ⁷ / ₁₀	44,250 ² / ₁₀	1,427 ⁴ / ₁₀	35	1
1884	24	35,141	1,464 ² / ₁₀	1,105 ¹ / ₁₀	54,341 ⁵ / ₁₀	55,445 ² / ₁₀	1,476 ⁵ / ₁₀	6	»

Exportation et importation réunies.

1881	70	80,774	1,259 ² / ₅	11,615 ⁷ / ₂₀	84,751 ⁵ / ₁	96,565 ¹ / ₁₀	1,576 ¹⁶ / ₂₅	667	9
1882	74	93,392	1,262 ² / ₃₇	7,607 ¹ / ₈	73,545 ⁵ / ₁	81,152 ¹¹ / ₁₂	1,096 ²¹ / ₃₇	796	10
1885	66(*)	85,185	1,290 ⁷ / ₁₀	14,415 ⁵ / ₁₀	57,510 ² / ₁₀	71,725 ⁵ / ₁₀	1,088 ² / ₁₀	296	4
1884	48	64,266	1,558 ⁵ / ₁₀	5,898 ² / ₁₀	51,068	56,966 ² / ₁₀	1,186 ⁵ / ₁₀	410	8

(*) N. B. A partir du 22 juin 1885, le service transitoire de quatre départs mensuels d'Anvers (deux pour le Rio et deux sur La Plata direct), et à partir du 5 juillet les trois départs de Buenos-Ayres sont ramenés à deux départs mensuels d'Anvers au Brésil et à La Plata et vice versa.

TAUX MOYEN DU FRET.

POINTS DE DÉPART ET DE DESTINATION.	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1885	1884
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Exportation.

D'Anvers à	Rio-de-Janeiro. fr.	(¹)														
	Buenos-Ayres . .	85 34	82 10	83 99	78 65	66 76	52 50	50	45 60	55	56 55	51 19	58 20	45 75	47 50	52 42

Importation.

De Rio-de Janeiro à Anvers.fr.)	De Buenos-Ayres	(¹)														
		58 97	46 85	52 90	56 70	55 55	59 85	50	68 95	61 35	67 60	51 53	51 84	61 10	66 61	56 97

(¹) L'insuffisance des renseignements relatifs aux années 1869 à 1875 n'a pas permis d'établir la moyenne du fret séparément pour le Brésil et pour La Plata.

VI. — EXPORTATION.

Relevé général des marchandises en tonneaux de fret exportées, pendant l'année 1883, en destination des États de la Plata et du Brésil, par les différentes lignes de bateaux à vapeur d'Anvers sur l'Amérique du Sud, avec la part proportionnelle de chacune d'elles dans ce trafic.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	PLATA.				BRÉSIL.				TOTAL GÉNÉRAL.			
	NOMBRE de bateaux.	DURÉE de l'intervention.	NOMBRE de tonneaux fret exportés par chaque ligne.	PART proportionnelle par ligne.	NOMBRE de bateaux.	DURÉE de l'intervention.	NOMBRE de tonneaux fret exportés par chaque ligne.	PART proportionnelle par ligne.	NOMBRE de bateaux.	DURÉE de l'intervention.	NOMBRE de tonneaux fret exportés par chaque ligne.	PART proportionnelle par ligne.
Lamport et Holt (ligne postale)	24	12 mois.	14,508 $\frac{5}{4}$	20 $\frac{3}{10}$ %	24	12 mois.	12,925 $\frac{7}{5}$	47 $\frac{9}{10}$ %	55	12 mois.	27,492 $\frac{1}{4}$	27 $\frac{21}{100}$ %
Lamport et Holt (services libres)	48	12 id.	7,521 $\frac{58}{60}$	10 $\frac{48}{100}$ %	59	12 id.	2,552 $\frac{1}{8}$	9 $\frac{46}{100}$ %	51	12 id.	10,074 $\frac{16}{60}$	10 $\frac{2}{10}$ %
Norddeutscher Lloyd	19	11 id.	10,771 $\frac{1}{4}$	15 %	12	10 id.	6,547	24 $\frac{2}{10}$ %	26	11 id.	17,518 $\frac{1}{4}$	17 $\frac{82}{100}$ %
Royal Mail (via Southampton)	24	12 id.	3,255 $\frac{1}{4}$	4 $\frac{5}{10}$ %	24	12 id.	4,550 $\frac{3}{4}$	16 $\frac{2}{10}$ %	26	12 id.	7,786	7 $\frac{88}{100}$ %
Robbins et Walford	14	10 id.	25,645 $\frac{1}{4}$	35 $\frac{7}{10}$ %	"	"	"	"	14	10 id.	25,645 $\frac{1}{4}$	25 $\frac{25}{100}$ %
Tandonnet (via Bordeaux)	8	7 id.	10,078 $\frac{1}{2}$	14 $\frac{1}{10}$ %	"	"	"	"	8	7 id.	10,078 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{20}{100}$ %
Chargeurs réunis (via Le Havre)	1	1 id.	25	$\frac{1}{60}$ %	2	1 id.	416 $\frac{2}{4}$	1 $\frac{5}{10}$ %	2	2 id.	441 $\frac{2}{4}$	45 $\frac{1}{100}$ %
TOTAUX	138		71,865 $\frac{14}{15}$	100 %	101		26,970 $\frac{1}{5}$	100 %	162		98,856 $\frac{4}{15}$	100 %

(APPENDICE AU N° 192.)

(A)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1884-1885.

LIGNE LAMPORT ET HOLT.

PAVILLON BELGE.

Dates des départs.	Noms des steamers.	Si l'escale de Rio a été faite.	Durée réelle de la traversée, déduction faite des accidents ou autres circonstances de force majeure.	Observations.
--------------------	--------------------	---------------------------------	---	---------------

1882 (1). — I. Départs d'Anvers pour

			Jours.	Heures.	Minutes.
1 ^{er} février	Teniers	non	51	21	15
11 id.	Pascal	"	52	9	"
11 mars	Kepler	"	50	10	50
21 id.	Hipparchus	"	28	14	50
1 ^{er} avril	Rosse	"	50	5	50
1 ^{er} mai	Teniers	"	52	6	"
21 id.	Horrox	oui	52	15	45
1 ^{er} juin	Pascal	"	52	21	"
11 id.	Kepler	"	51	7	"
1 ^{er} juillet	Hipparchus	"	52	1	45
1 ^{er} août	Rosse	"	54	2	"
11 id.	Teniers	"	55	5	50
21 id.	Horrox	"	55	7	"
11 septembre	Pascal	"	54	4	"
21 id.	Kepler	"	54	1	"
1 ^{er} octobre	Hipparchus	"	29	21	45
8 novembre	Rosse	"	50	6	40
22 id.	Teniers	"	51	4	15

II. — Départs de Buenos-Ayres

21 janvier	Kepler	oui	55	6	"
11 mars	Teniers	"	56	10	15
21 id.	Pascal	"	56	1	50
21 avril	Kepler	"	55	18	"
21 juillet	Id	"	56	8	50
21 septembre	Teniers	"	54	10	10

(1) Les tableaux pour les années 1878 à 1881 ont été imprimés à la suite du rapport de M. Dausaert (n° 22 des documents publiés)

PAVILLON ANGLAIS.

Dates des départs	Noms des steamers.	Si l'escale de Rio a été faite.	Durée réelle de la traversée, déduction faite des accidents ou autres circonstances de force majeure.	Observations.
-------------------	--------------------	---------------------------------	---	---------------

le Brésil et les États de la Plata.

			Jours.	Heures.	Minutes.
1 ^{er} janvier	Ptolemy	non	55	10	"
11 id.	Laplace	"	51	7	20
21 id.	Euclid	"	24	22	15
21 février	Thales	"	55	5	15
1 ^{er} mars	Pliny	"	51	20	55
11 avril	La Place	"	51	21	25
21 id.	Memnon	"	50	21	20
11 mai	Dalton	"	29	6	"
21 juin	Plato	oui	52	8	20
11 juillet	Humboldt	"	50	9	"
21 id.	Mozart	"	50	17	50
1 ^{er} septembre	Thales	"	51	25	55
11 octobre	Bessel	"	51	11	"
21 id.	Humboldt	"	55	1	15
8 décembre	Nasmyth	"	28	21	"
22 id.	Euclid	"	52	6	"

pour Anvers.

1 ^{er} janvier	Thales		55	15	40
11 id.	Leibnitz		28	16	55
1 ^{er} février	Mozart		52	25	50
11 id.	Hevelius		52	9	15
21 id.	Laplace		55	11	10
1 ^{er} mars	Hændel		51	16	50
1 ^{er} avril	Archimedes		58	21	5
11 id.	Herschell		55	6	20
1 ^{er} mai	Plato		50	5	58
11 id.	Hevelius		29	2	50
21 id.	Laplace		52	19	55
1 ^{er} juin	Galileo		28	15	50
11 id.	Maskelyne		29	20	55
21 id.	Dalton		51	11	10
1 ^{er} juillet	Nasmyth		52	6	15
11 id.	Leibnitz		29	9	20
1 ^{er} août	Lassell		52	4	20
11 id.	Hevelius		55	11	45
21 id.	Humboldt		55	10	50
1 ^{er} septembre	Galileo		29	17	50
11 id.	Maskelyne		29	12	20
1 ^{er} octobre	Dalton		51	14	55
11 id.	Nasmyth		51	15	50
21 id.	Euclid		51	11	5
1 ^{er} novembre	Leibnitz		55	8	20
11 id.	Hevelius		51	12	50
21 id.	Bessel		51	10	10
1 ^{er} décembre	Galileo		50	10	55
11 id.	Maskelyne		28	12	50
21 id.	Holbein		55	6	25

Au retour, tous les steamers font escale à Rio.

PAVILLON ANGLAIS.

Dates des départs.	Noms des steamers.	Si l'escale de Rio a été faite.	Durée réelle de la traversée, déduction faite des accidents ou autres circonstances de force majeure.	Observations.
--------------------	--------------------	---------------------------------	---	---------------

le Brésil et les États de la Plata.

Dates des départs.	Noms des steamers.	Si l'escale de Rio a été faite.	Durée réelle de la traversée, déduction faite des accidents ou autres circonstances de force majeure.		
			Jours.	Heures.	Minutes.
8 mars	Nasmyth	non	28	5	»
22 avril	Euclid	»	30	9	»
22 juin	Halley	oui	28	5	30
8 août	Lassell	»	31	11	»
8 décembre	Plato	»	pour mémoire.		
22 id.	Nasmyth	»	31	13	40

pour Anvers.

Dates des départs.	Noms des steamers.	Si l'escale de Rio a été faite.	Durée réelle de la traversée, déduction faite des accidents ou autres circonstances de force majeure.		
			Jours.	Heures.	Minutes.
11 janvier	Mozart		35	15	55
1 février	Leibnitz		29	19	30
12 id.	Flaxman		35	18	15
21 id.	Hogarth		35	18	»
1 mars	Galileo		28	18	15
11 id.	Maskelyne		35	10	45
25 id.	Van Dyck		35	2	30
1 avril	Orion		52	8	»
11 id.	Pleiades		29	7	45
21 id.	Nasmyth		30	15	50
11 mai	Leibnitz		29	6	40
21 id.	Hevelius		28	14	15
1 juin	Galileo		30	7	15
11 id.	Mozart		51	8	45
21 id.	Maskelyne		29	9	30
1 juillet	Hogarth		52	11	»
22 id.	Pleiades		31	12	»
8 août	Halley		31	15	»
22 id.	Leibnitz		27	13	20
8 septembre	Galileo		31	11	40
22 id.	Maskelyne		27	4	50
8 octobre	Mozart		31	11	45
22 id.	Pleiades		31	8	15
8 novembre	Dalton		31	11	»
22 id.	Leibnitz		35	8	»
8 décembre	Hevelius		50	12	30
22 id.	Orion		32	13	55

Au retour tous les steamers font escale à Rio.

PAVILLON BELGE.

Dates des départs.	Noms des steamers.	Si l'escale de Rio a été faite.	Durée réelle de la traversée, déduction faite des accidents ou autres circonstances de force majeure.	Observations.
--------------------	--------------------	---------------------------------	---	---------------

I. — Départs d'Anvers pour

			Jours.	Heures.	Minutes	
8 janvier	Ten'ers	non	32	7	20	
22 id.	Pascal	"	36	9	"	
8 février	Hipparchus	"	30	1	"	
8 mars	Horrox	"	30	7	20	
22 id.	Tycho-Brahe	"	27	18	30	
8 mai	Hipparchus	oui	37	6	30	
22 id.	Rosse	"	30	16	"	
8 juillet	Kepler	"	34	1	40	
22 id.	Tycho-Brahe	"	31	12	"	
22 août	Pascal	"	33	5	30	
22 septembre	Hipparchus	"	31	"	30	
8 octobre	Rosse	"	31	18	30	
8 novembre	Tycho-Brahe	"	33	11	"	
22 décembre	Pascal	"	32	5	"	

II. — Départs de Buenos-Ayres

8 janvier	Kepler	oui	"	"	"	Pour mémoire
22 décembre	Tycho-Brahe	"	33	11	30	

PAVILLON ANGLAIS.				
Dates des départs	Noms des steamers.	Si l'escale de Rio a été faite.	Durée réelle de la tra- versée, déduction faite des accidents ou autres circonstances de force majeure.	Observations.

le Brésil et les États de la Plata.

			Jours.	Heures.	Minutes.
22 février	Archimedes	non	54	11	40
8 avril	Lassell	"	50	18	"
22 "	Rubens	"	57	16	35
8 juin	Archimedes	oui	55	9	15
22 "	Strabo	"	51	4	"
8 août	Halley	"	51	23	10
8 septembre	Humboldt	"	55	20	30
22 octobre	Plato	"	51	5	25
22 novembre	Lassell	"	51	8	45
8 décembre	Herschell	"	51	18	15

pour Anvers.

			Jours.	Heures.	Minutes.
22 janvier	Flaxman		55	"	"
8 février	Nasmyth		55	14	55
22 id.	Leibnitz		29	15	55
8 mars	Hévelius		20	10	15
22 id.	Orion		54	2	20
9 avril	Galileo		28	10	45
22 id.	Maskelyne		28	11	50
8 mai	Strabo		29	7	50
23 id.	Leibnitz		29	17	"
8 juin	Rubens		57	21	45
22 id.	Orion		50	15	52
8 juillet	Galileo		27	12	20
22 id.	Archimedes		55	8	50
8 août	Pleiades		50	10	5
22 id.	Leibnitz		28	13	5
8 septembre	Hévelius		50	15	50
22 id.	Buffon		55	15	45
8 octobre	Orion		"	"	"
22 id.	Galileo		28	15	"
8 novembre	Maskelyne		29	8	50
22 id.	Leibnitz		55	4	55
8 décembre	Hévelius		28	17	45

Au retour, tous les steamers font escale à Rio.

Pour mémoire

1878-1884. — LIGNE LAMPORT ET HOLT.

ANNÉES.	NOMBRE de traversées			DURÉE RÉELLE DES TRAVERSÉES, déduction faite des circonstances de force majeure.				DURÉE MOYENNE.			
	Navires belges.	Navires anglais.	TOTAL.	Navires belges.		Navires anglais.		Navires belges.		Navires anglais.	

I. — D'Anvers à Buenos-tyres, avec escale à Rio-de-Janeiro et à Montevideo.

			J.	H.	M.	J.	H.	M.	J.	H.	M.	J.	H.	M.	
1878.	14	8	22	475	4	55	254	9	50	55	22	58	51	19	11
1879.	12	10	22	507	"	56	324	11	35	55	2	5	32	10	45
1880.	13	6	19	437	21	5	201	25	15	57	16	25	55	15	52
1881.	14	7	21	460	18	"	252	20	2	52	21	48	35	6	17
1882.	12	8	20	501	1	40	251	2	"	52	14	8	51	9	15
1883.	8	5	11	262	12	25	91	5	10	52	19	55	59	9	5
1884.	9	7	16	297	"	"	227	11	20	55	"	"	32	12	28
	82	49	131	2721	10	41	1585	12	52	55	4	51	52	7	36

II. — De Buenos-Ayres à Anvers, avec escale à Montevideo et à Rio-de-Janeiro.

			J.	H.	M.	J.	H.	M.	J.	H.	M.	J.	H.	M.	
1878.	7	29	56	252	14	45	889	20	50	55	5	32	50	16	25
1879.	9	26	55	295	11	"	797	1	58	52	19	55	50	15	46
1880.	10	26	56	355	18	55	806	15	5	53	9	5	31	"	50
1881.	10	26	56	358	"	25	810	12	50	55	19	14	31	4	11
1882.	6	30	56	212	6	45	957	6	45	55	9	7	31	21	49
1883.	2	27	29	72	9	55	849	25	5	56	4	57	31	11	31
1884.	1	21	22	55	11	30	650	13	52	55	11	30	50	25	51
	45	185	250	1518	1	15	5761	20	1	55	17	57	31	5	29