

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 13 FÉVRIER 1856.

Crédit supplémentaire de 11,250 francs au Budget du Département des
Affaires Étrangères pour l'exercice 1855 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le crédit de 11,250 francs sollicité par le Département des Affaires Étrangères n'est pas une dépense nouvelle et facultative; il s'applique au paiement de deux sommes dues à titre de subsides, l'une de 8,250 francs qui provient d'un engagement pris par le Gouvernement, en vertu de la loi budgétaire dont l'exercice est clos; l'autre de 3,000 francs, qui est la conséquence de la loi du 28 décembre 1848, accordant des encouragements pour les constructions navales. Bien que cette dernière loi n'ait pas été renouvelée à l'époque de son expiration, le navire *Vasco de Gama* avait encore droit au supplément de la prime.

Les observations présentées par les sections, et reproduites en section centrale, sont les suivantes :

A l'article 1^{er}, la première section exprime le désir que la section centrale prenne connaissance du dossier relatif à la demande de 8,250 francs, pour un service de navigation entre Anvers et Istapa; elle propose d'examiner s'il y a des motifs suffisants pour que la déchéance prévue par l'article 3 du contrat du 23 novembre 1853 soit prononcée contre le sieur H. Serigiers, à cause des retards que le navire *Indépendance* a éprouvés à son départ.

⁽¹⁾ Projet de loi, n^o 77.

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. DE LEUVAE, était composée de MM. VAN ISEGHEM, VAN DEN BRANDEN DE REETH, MAGHERMAN, DE MÉRODE WESTERLOO, ALLARD et LOOS.

L'attention de la Chambre a été principalement appelée sur cette question par la Cour des Comptes. D'après le cahier des observations qu'elle nous a adressé, au commencement de la session, il a existé à ce sujet une correspondance entre la Cour et M. le Ministre des Affaires Étrangères.

Par le contrat mentionné ci-dessus, le départ du navire *Indépendance* avait été fixé au 15 décembre 1853, et le 6 du même mois, M. le Ministre des Affaires Étrangères avait accordé à l'armateur l'autorisation de différer le départ jusqu'au 31 décembre de la même année, sauf les cas de force majeure dûment constatés.

La pénalité du contrat était une amende de 100 francs pour chaque jour de retard apporté à l'expédition du navire, et la déchéance des droits à la prime ou au subside, si le retard dépassait trois jours.

Le 23 décembre 1853, l'Escaut fut pris par les glaces, qui rendirent la navigation impossible jusqu'au 9 janvier suivant; ce jour, trois navires sortirent des bassins d'Anvers et descendirent la rivière; le 10, six navires; le 11, deux navires, etc. Il n'y a donc aucun doute sur le cas de force majeure du 31 décembre au 9 janvier; mais il reste à examiner si, du 9 au 14 janvier, le capitaine a pu partir et s'il y a eu négligence de sa part, c'est-à-dire s'il y a des motifs légaux pour lui appliquer la pénalité de la déchéance.

Une autre question a été en même temps soulevée par la Cour des Comptes: le contrat ayant été signé et l'engagement contracté en 1853, la Cour prétendait que c'était sur l'exercice de la même année que la dépense devait être imputée, et nullement sur l'exercice 1854, comme l'avait proposé M. le Ministre.

La section centrale n'a été appelée ni à discuter ni à examiner cette dernière question; elle s'est occupée seulement du point de savoir s'il y a des motifs suffisants, à raison d'un retard de deux jours, de refuser au sieur Serigiers le paiement du subside.

Aux objections faites par la Cour des Comptes, que l'armateur pouvait avoir encouru la déchéance, M. le Ministre des affaires Étrangères a répondu :

« Quant à la disposition de l'art. 3, qui stipule que tout retard au delà de » trois jours fait perdre le droit à la prime, elle serait d'une rigueur d'autant » plus excessive dans l'occurrence, que le retard n'a été que de deux jours, et » qu'il a été indépendant de la volonté de l'armateur, qui, même dans sa lettre » du 2 mars, également ci-jointe, *prétend* que ce retard a été dû à une cir- » constance de force majeure. Une telle disposition serait, pour une cause de » peu d'importance, excessivement préjudiciable à ses intérêts et, sans nul » doute, elle donnerait lieu non pas seulement à des réclamations, mais aussi » à une action contre le Gouvernement. »

A ces observations, la réponse suivante a été faite par la Cour des Comptes :

« En ce qui concerne le dernier point de votre lettre, relatif à la déchéance » de la prime, il ne constitue à nos yeux, vu que le retard n'a été que de deux » jours, qu'une question secondaire dominée, quant au fond, par la gravité de » la discussion qui précède, et nous tenons ce langage, parce que c'est toujours » une chose grave pour un corps de magistrature, de se déjuger dans une ques- » tion de principe.

» Quoi qu'il en soit, et vous ne l'ignorez point, Monsieur le Ministre, les
» intéressés ne peuvent être relevés de semblables déchéances que par décision
» ministérielle motivée, ainsi que le prescrit l'art. 167 du règlement du 15 no-
» vembre 1849. »

En lisant avec attention toute la correspondance qui a existé entre le Département des Affaires Étrangères et la Cour des Comptes ⁽¹⁾, la Chambre remarquera que son objet principal a été la question de savoir sur quel exercice la dépense devait être imputée.

La section centrale a pris communication du dossier; elle a trouvé qu'il est prouvé, par des certificats, que le navire a été contrarié par les glaces pour sortir du grand bassin d'Anvers.

Il est constant qu'au dégel, une rivière où il y a un fort courant comme dans l'Escaut, est plus tôt navigable qu'une eau stagnante, et que souvent il y a de grandes difficultés pour un navire de sortir des bassins, surtout quand il se trouve dans un arrière-bassin. Pourrait-on dire qu'il y a eu intention chez l'armateur à ne pas se conformer au contrat qu'il avait signé, alors que l'équipage se trouvait à bord et que le 7 janvier, deux jours avant la reprise de la navigation, il avait été passé en revue dans les bureaux du commissaire maritime du port d'Anvers, comme le certificat le prouve? De plus, aucune plainte contre ce retard de deux jours n'est venue de la part de la partie intéressée, les expéditeurs de la cargaison.

Quand il y a des motifs sérieux pour invoquer le cas de force majeure, pourquoi l'État se montrerait-il si rigoureux pour provoquer la déchéance et pourquoi s'exposerait-il à soutenir un procès, surtout lorsque personne n'a été lésé par le retard, et que le navire a rendu les services que le commerce et l'industrie attendaient de lui?

On ne peut pas oublier que le subsidé pour les navigations régulières, accordé par l'État, n'est pas un bénéfice pour l'armateur, c'est une compensation pour un service rendu : le propriétaire du navire prend l'engagement de transporter les marchandises à un fret fixé par le Gouvernement beaucoup au-dessous du fret qu'on paye d'habitude, et il arrive aussi parfois que le navire est loin d'avoir à son départ un plein chargement à bord.

Il faut considérer que, pour le retard de cinq jours, le Gouvernement a déjà réduit de 500 francs le subsidé qui était promis par le contrat : lors de l'engagement, il avait été fixé à raison de 50 francs sur une capacité de 175 tonneaux de jauge, soit en total 8,750 francs.

Par les motifs qui précèdent, la section centrale adopte, à l'unanimité, le crédit de 8,250 francs pétitionné par le Gouvernement.

La première section demande aussi communication de l'arrêté ministériel du 3 février 1837, en vertu duquel l'armateur avait la faculté de ne faire doubler son navire en métal que lors de son premier retour. Cette circulaire a été produite en section centrale; après examen, il a été reconnu que cette faculté était laissée à ceux qui faisaient construire des navires; il résulte de la même

(1) Pages 14 à 17, *Documents parlementaires*, n° 25.

décision ministérielle, que la prime de 24 francs était alors liquidée immédiatement, et le complément de 6 francs aussitôt que le navire était doublé en métal, ce qui devait toujours être fait, au plus tard, avant d'entreprendre un second voyage. Des cas pareils se sont présentés très-souvent pendant la durée de la loi. Ce qui précède répond aussi à une observation présentée par la deuxième section.

La 3^{me} section désire savoir si, en vertu de lois antérieures, il existe encore au Département des Affaires Étrangères des demandes pour obtenir la liquidation de primes pour la construction de navires. M. le Ministre des Affaires Étrangères a donné à cet égard une réponse négative.

La section centrale adopte le chiffre de 3,000 francs demandé par le Gouvernement.

ART. 2. — La première section fait remarquer que le Budget des Affaires Étrangères, pour l'exercice 1855, ne contient que 50 articles; qu'il est, par conséquent, impossible d'ajouter 8,250 francs à l'art. 52, et 3,000 francs à l'art. 53. Elle propose de former deux articles nouveaux, ou, comme il y a au Budget, à l'art. 31, une somme de 113,350 francs pour encouragements en faveur de la navigation entre les ports belges et étrangers, d'augmenter cette somme de celle de 8,250 francs, pétitionnée par le Gouvernement pour le départ d'Anvers à Istapa.

Un membre de la section centrale a fait observer, en outre, qu'il était inutile de diviser le projet de loi en deux articles; qu'il était préférable, au lieu de voter par l'art. 1^{er} une somme globale de 11,250 francs, de fixer séparément, par la loi même, le montant de chaque dépense. Ces observations ont été transmises à M. le Ministre des Affaires Étrangères, qui a fait parvenir au rapporteur la réponse suivante :

« MONSIEUR LE RAPPORTEUR,

» J'ai pris connaissance des observations que vous avez présentées au sujet
» de la rédaction du projet de crédit supplémentaire qui est soumis à la
» Chambre des Représentants.

» Je pense, Monsieur le Rapporteur, que, pour être plus clair, ce projet devrait être rédigé comme suit :

» ARTICLE UNIQUE. — Il est ouvert au Département des Affaires Étrangères
» deux crédits supplémentaires, l'un de 8,250 francs, à l'effet de solder une
» prime due pour un service d'essai entre Anvers et Istapa de Guatemala,
» service effectué le 14 janvier 1854, l'autre de 3,000 francs, pour le paiement
» d'une prime due du chef du doublage en métal du navire *Vasco de Gama*,
» dans le courant du mois de février 1855.

» Le premier de ces crédits formera l'article 52, le second l'article 53 du
» Budget du Ministère des Affaires Étrangères pour l'exercice 1855.

» Agréez, Monsieur le Rapporteur, l'assurance de ma considération la plus
» distinguée.

» *Le Ministre des Affaires Étrangères,*

» V^{le} VILAIN XIII. »

La section centrale adopte la nouvelle rédaction proposée par le Gouvernement.

Depuis le vote du Budget de 1855, un article nouveau y a été ajouté. Il a été alloué sur le crédit de 400,000 francs (loi du 3 mars 1855), aux employés du Ministère des Affaires Étrangères, une somme de 3,000 francs, et, par un arrêté royal de la même date, cette somme forme l'art. 51 du Budget. Les articles nouveaux doivent donc, comme M. le Ministre l'indique, porter les nos 52 et 53.

La section centrale fait aussi observer que la loi sur la comptabilité exige qu'on indique les ressources sur lesquelles les crédits doivent être payés; pour satisfaire à cette obligation, elle propose un article nouveau ainsi conçu :

« Ces crédits seront couverts aux moyens des ressources ordinaires du Budget » de 1855. »

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

DE LEHAYE.

PROJET DE LOI.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Département des Affaires Étrangères deux crédits supplémentaires, l'un de 8,250 francs, à l'effet de solder une prime due pour un service d'essai entre Anvers et Istapa de Guatemala, service effectué le 14 janvier 1854, l'autre de 3,000 francs pour le paiement d'une prime due du chef du doublage en métal du navire *Vasco de Gama*, dans le courant du mois de février 1855.

Le premier de ces crédits formera l'article 52, le second l'article 53 du Budget du Ministère des Affaires Étrangères pour l'exercice 1855.

ART. 2.

Ces crédits seront couverts au moyen des ressources ordinaires du Budget de 1855.
