

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} FÉVRIER 1859.

Service de navigation à vapeur entre la Belgique et le Levant.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Une convention a été signée entre mon prédécesseur et le sieur Spilliaerdt-Caymax, le 12 novembre 1858, pour l'établissement d'un service de navigation à vapeur entre la Belgique et le Levant (*Annexe*).

Cet arrangement n'a pas été suivi d'exécution et depuis le 31 décembre dernier il est périmé.

Une nouvelle convention était donc nécessaire; elle a été conclue, le 28 de ce mois, avec MM. Van Vlissingen et Van Heel, constructeurs de navires à Amsterdam. Je suis chargé par le Roi de la soumettre à votre approbation.

Les concessionnaires s'obligent à créer une société anonyme belge, laquelle devra exécuter les engagements du premier contrat.

Le capital est souscrit et les statuts rédigés.

La société sera constituée officiellement aussitôt après l'approbation législative de la convention, et le service sera en activité au printemps. Nous aurons une ligne non-seulement vers Constantinople, mais encore vers l'Égypte.

Les quelques clauses ajoutées à la convention primitive ne sauraient soulever d'objections fondées. La compagnie sera belge, ses navires porteront le pavillon belge. Si c'est l'étranger qui les fournit, c'est l'étranger aussi qui apporte le capital. Le contrat pourra être résilié au bout de trois ans, mais dans ce cas, du reste fort peu probable, la partie non échue des subsides ne serait pas due, et il n'eût pas été équitable de condamner les entrepreneurs à poursuivre quand même un service qui entraînerait pour eux des pertes hors de proportion avec la participation financière de l'État.

Nous ne venons pas demander d'allocation nouvelle. Les fonds sont faits; nous ne faisons que leur donner la destination que vous leur avez assignée en votant le budget du Département de Affaires Étrangères.

Quant à l'utilité du projet en lui-même, je ne crois pas devoir la remettre en question. La Législature s'est déjà prononcée à cet égard. J'ajouterai seulement

que jamais l'a-propos n'a été plus évident pour notre commerce maritime comme pour notre industrie, et que nos bateaux à vapeur sont attendus dans toutes les échelles du Levant avec une impatience dont chaque jour apporte les plus pressants témoignages.

En résumé, Messieurs, ce n'est pas un arrangement nouveau que nous vous présentons. Il s'agit seulement de transférer l'entreprise en des mains plus puissantes.

Le Ministre des Affaires Étrangères,
Bon DE VRIÈRE.

PROJET DE LOI.

 Leopold,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter aux Chambres le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

La convention conclue le 28 janvier 1859 entre le Gouvernement, d'une part, les sieurs Van Vlissingen et Van Heel, d'autre part, pour l'établissement d'un service régulier de bateaux à vapeur entre la Belgique et le Levant, est approuvée.

ART. 2.

Les sommes restées disponibles sur les fonds alloués au budget du Département des Affaires Étrangères, pour l'encouragement de la navigation entre la Belgique et les ports étrangers et successivement reportées depuis 1853 inclusivement, pourront être affectées, jusqu'à due concurrence, au paiement du

subside accordé par la convention mentionnée à l'article précédent.

Donné à Bruxelles, le 30 janvier 1889.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

B^{on} DE VRIÈRE.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par le baron de Vrière, Ministre des Affaires Étrangères, d'une part,

Et MM. Paul Van Vlissingen et Dudok Van Heel, constructeurs de navires, à Amsterdam, d'autre part;

A été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les sieurs Paul Van Vlissingen et Dudok Van Heel s'engagent à former une Société anonyme belge qui aura pour objet l'établissement et l'exploitation d'un service régulier de navigation à vapeur entre la Belgique et le Levant.

ART. 2.

La convention conclue pour le même objet le 12 novembre 1855 entre le Gouvernement et le sieur Spilliaerd-Caymax est reprise et acceptée par les contractants des deux parts et ses dispositions devront entrer dans les statuts de la Société mentionnée à l'article précédent.

Le service entrera en activité deux mois au plus tard après l'approbation législative de la présente convention.

La date du 1^{er} janvier 1858, inscrite aux art. 5 et 6 de la convention susdite du 12 novembre 1855, est remplacée par celle du 31 août 1859.

ART. 3.

La Société aura la faculté d'introduire en franchise de tous droits revenant à l'État cinq navires construits à l'étranger, pour le service qui fait l'objet de la présente convention.

Si les navires introduits en franchise reçoivent une autre destination avant l'expiration de trois années, à compter de la mise en exploitation du service, les droits dus à l'État seront acquittés, à moins que les navires ne soient réexportés.

Les navires employés par la Société devront porter le pavillon belge. Toutefois, durant le premier semestre de l'exploitation, il pourra être fait exception à cette règle, mais pour deux navires seulement.

ART. 4.

La présente convention, ainsi que le contrat pour la construction ou la fourniture des navires seront, s'il y a lieu, enregistrés au droit fixe de fr. 2-21.

ART. 5.

La présente convention ne sera valable qu'après avoir reçu l'approbation législative.

La Société aura la faculté de la résilier à l'expiration de trois ans à dater de l'ouverture du service, si, à cette époque, les profits de l'entreprise n'étaient pas en rapport avec les dépenses.

Fait à Bruxelles, en double original, le 28 janvier 1859.

B^{on} DE VRIÈRE.

PAUL VAN VLISSINGEN. DUDOK VAN HEEL.

ANNEXE.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par le vicomte Charles Vilain XIII, Ministre des Affaires Étrangères, d'une part,

Et le sieur Spilliaerd-Caymax, négociant-armateur à Anvers, d'autre part ;

A été convenu ce qui suit :

Le sieur Spilliaerd-Caymax s'engage à établir un service régulier de navigation à vapeur entre Anvers et Constantinople, avec échelles facultatives à Southampton, Gibraltar, Gênes, Cagliari, Messine, Malte, Beyrouth, Smyrne, Syra et Alexandrie, et ce aux conditions suivantes :

ART. 1^{er}. L'entreprise emploiera des navires possédant des machines de 100 chevaux de force au *minimum*, et ayant capacité pour 300 tonneaux de marchandises combinées, trente passagers de 1^{re} et trente de 2^e classe, outre l'emplacement nécessaire aux machines et soutes à charbon.

ART. 2. Le service entrera en activité endéans les deux années qui suivront la sanction législative de la présente convention.

ART. 3. Dès le commencement de l'exploitation, le service se fera au moyen de deux navires, et après le 1^{er} semestre, les départs seront mensuels, tant d'Anvers que du Levant, et ce au moyen de trois ou de quatre navires.

ART. 4. Il sera alloué par le Gouvernement à l'entreprise un subside de trois cent trente mille francs, payable comme il est dit ci-après :

ART. 5. Au 1^{er} janvier 1858, une somme de cent cinquante mille francs sera acquise à l'entreprise, pourvu que le service soit en activité au moyen des deux premiers navires, et que le contractant d'autre part présente le contrat passé avec le constructeur pour la construction du troisième navire.

Cette somme sera prélevée sur les crédits portés au budget à titre d'encouragement de la navigation, pour les années 1856, 1857 et 1858.

ART. 6. Le restant du subside, soit cent et quatre-vingt mille francs, sera payé à raison de trente mille francs par an, en six années, qui prendront cours à dater du 1^{er} janvier 1858.

Toutefois, s'il se présentait telle année où la somme de trente mille francs ne pourrait être soldée intégralement sur les crédits déjà mentionnés de la navigation,

il serait loisible au Gouvernement de répartir la différence sur la première ou les deux premières années subséquentes, en bonifiant l'intérêt à l'entreprise.

Les paiements s'effectueront par semestre, c'est-à-dire que le premier paiement aura lieu six mois après la mise en activité complète du service, et ainsi de suite.

L'intérêt de la partie du subside qui restera successivement due à l'entreprise sera bonifié à celle-ci au taux de 5 p. % l'an, et ce à partir du 1^{er} janvier 1858.

ART. 7. Il est expressément entendu que, si la première partie du subside (cent et cinquante mille francs) étant payée, le service tardait plus de six mois à comprendre un départ mensuel d'Anvers et du Levant, le Gouvernement aurait le droit de répéter les paiements effectués pour la sûreté desquels les navires restent spécialement affectés par privilège. Toutefois cette clause n'aurait point d'effet, si le retard était occasionné par un cas de force majeure dûment prouvé.

ART. 8. Il est également entendu que les paiements stipulés à l'art. 6 ne continueront à avoir lieu qu'autant et aussi longtemps que le service sera maintenu en activité régulière, sur le pied fixé par l'art. 3, sauf événement de force majeure, qui l'interromprait momentanément, en tout ou en partie.

Néanmoins, si cette interruption se prolongeait au delà de six mois, le Gouvernement aurait le droit de réduire l'allocation annuelle au prorata du nombre des départs qui auraient fait défaut.

Toutefois, le service continuant à marcher au delà du dernier terme, cette réduction sera bonifiée à l'entreprise, sur les exercices suivant ledit terme.

ART. 9. Les navires de l'entreprise seront exempts du péage de l'Escaut, et les droits de tonnage, de pilotage, de phares et fanaux lui seront remboursés tous les six mois, au vu des quittances constatant leur paiement au trésor belge, aussi longtemps que le service sera maintenu en activité régulière, sur le pied déterminé à l'art. 3, sauf les cas de force majeure dûment constatés.

ART. 10. L'entreprise percevra la taxe de mer des correspondances transportées par ses navires. L'administration des postes lui remettra les correspondances portant sur la suscription la recommandation d'expédier par les paquebots de l'entreprise; mais le Gouvernement se réserve d'expédier, par la voie actuelle ou par toute autre voie plus rapide, les correspondances sur lesquelles cette mention ne serait pas inscrite. Toutefois, à vitesse égale, il remettra à l'entreprise toutes les correspondances ne portant pas d'indication contraire.

ART. 11. L'entreprise transportera gratuitement, avec leurs bagages, les agents du Gouvernement voyageant par ordre de celui-ci, ainsi que les dépêches, paquets et colis expédiés ou reçus par le Gouvernement et ses agents.

ART. 12. Le Gouvernement aura la faculté de nommer un commissaire chargé de surveiller l'exécution de la présente convention.

ART. 13. Les contestations qui pourraient éventuellement surgir entre parties seront décidées par arbitres, jugeant comme arbitres souverains et sans formalités de justice, comme aussi sans appel. Chaque partie nommera le sien, et en cas de partage, le troisième sera nommé par les premiers arbitres, ou, au besoin, par le président du tribunal de commerce du port de départ. Si l'une des parties se refusait ou tardait plus de dix jours à partir de la date d'une mise en demeure,

à nommer le sien, le même président nommerait trois arbitres à la requête de la partie la plus diligente:

ART. 14. La présente convention ainsi que le contrat pour la construction des navires, seront, s'il y a lieu, enregistrés au droit fixe de fr. 2-24.

ART. 15. La présente convention ne sera valable qu'après avoir reçu la ratification législative, soit par une loi spéciale, soit à l'occasion du budget du Ministère des Affaires Étrangères.

Fait à Bruxelles, en double original, le 12 novembre 1855.

(Signé) V^{te} VILAIN XIII.

SPILLIAERDT-CAYMAX.