

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 11 DÉCEMBRE 1875.

TRANSPORT DES ÉMIGRANTS.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le transport des émigrants est régi dans notre pays par des dispositions réglementaires dues à la seule initiative du Gouvernement. Des arrêtés royaux et des instructions ministérielles, publiés à diverses époques, forment, pour ainsi dire, le code de cette branche importante du service maritime.

Malgré tout le soin apporté par le Gouvernement à coordonner ces dispositions et à les mettre constamment en rapport avec les besoins nouveaux, l'expérience a démontré la nécessité de soumettre ces règlements multiples et ces instructions à une refonte et de combler les lacunes que la pratique, tant en Belgique que dans les pays voisins, avait mises au jour.

Un règlement général embrassant dans un seul corps les dispositions éparses dans les recueils, et s'appropriant les innovations heureuses introduites dans cette matière par d'autres pays, s'imposa donc à la sollicitude du Gouvernement.

Après des études sérieuses faites à l'étranger pour se rendre un compte exact du service de l'émigration et des règlements qui le régissent, le Gouvernement a confié à l'examen d'une commission spéciale un projet de règlement général. Il a pensé que dans une matière aussi importante, qui touche de si près non seulement à l'intérêt public, mais encore à la prospérité de nos ports maritimes, son devoir était de s'entourer des lumières d'hommes spéciaux et de s'éclairer de leurs conseils et de leur expérience. Le projet de règlement soumis à ses délibérations comprenait divers points qui ont paru à la commission sortir du cadre des attributions du Gouvernement et ne pouvoir faire l'objet d'un règlement d'administration publique. La question de légalité soulevée par ces points a été soumise à l'appréciation de juriscôultes, afin de lever les scrupules que l'avis de la commission avait fait naître. Il est résulté de cet examen que, même chez les personnes les plus autorisées, il y a une grande divergence d'opinion. Dans cet

état de choses, le Gouvernement, toujours soucieux de se renfermer dans les limites de ses attributions, n'a pas hésité à déférer au vœu de la commission et à saisir les Chambres des questions qui paraissent rentrer plutôt dans la sphère du pouvoir législatif que du pouvoir royal. Telle est, Messieurs, l'origine du projet de loi soumis à vos délibérations.

Les dispositions qu'il renferme sont simples et se justifient d'elles-mêmes. Suivant l'exemple donné par des pays voisins, le Gouvernement a pensé que le transport des émigrants n'est pas un commerce ordinaire dont les actes doivent être abandonnés à la liberté absolue des conventions. S'appuyant sur des considérations d'ordre et d'humanité, il a jugé que ces opérations devaient être placées sous la haute tutelle de l'État. De là la nécessité de soumettre les agences d'émigration à l'autorisation préalable du Gouvernement ainsi qu'à l'obligation de fournir un cautionnement suffisant pour garantir l'exécution fidèle des contrats de transport et l'accomplissement des formalités prescrites par le règlement. L'ordre et l'humanité commandaient, d'autre part, de venir au secours des nombreux émigrants qui s'embarquent dans nos ports pour rechercher au delà des mers des établissements nouveaux. Il fallait les mettre à l'abri de toutes les éventualités fâcheuses qui pourraient les atteindre et c'est dans ce but que le Gouvernement a cru devoir, comme cela se pratique dans d'autres pays, imposer aux expéditeurs l'obligation d'assurer l'émigrant contre tous les dommages et toutes les pertes auxquels l'inexécution accidentelle du contrat de transport peut les exposer.

Il convenait, en outre, d'assurer les droits de l'émigrant pour les cas où, à raison de circonstances, l'exécution du contrat de transport serait ou bien suspendue ou empêchée, et pour atteindre ce but la loi règle les obligations des expéditeurs et désigne l'autorité qui sera chargée de fixer et de liquider les indemnités qui pourraient être dues.

Enfin, la loi devait désigner les fonctionnaires chargés de constater les délits et de comminer les peines contre les contrevenants.

C'est là l'objet des art. 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9 et 10.

Tracer les grandes lignes, proclamer les principes essentiels, telle doit être la mission du législateur. Quant aux points de détail et d'application, il appartient au Gouvernement de les régler. L'art. 4 dispose qu'ils seront l'objet d'un règlement d'administration publique.

Telle est, Messieurs, l'économie du projet de loi. Il concilie dans une juste mesure les intérêts du commerce avec ceux de l'ordre et de l'humanité; loin d'entraver le mouvement de l'émigration, il contribuera, nous n'en doutons pas, à activer cette branche importante d'industrie et à amener dans nos ports le grand courant des populations que l'espoir d'un sort meilleur dans les pays transatlantiques arrache à leurs foyers et qui sont, à tous égards, dignes de notre sollicitude.

Le règlement qui remplacera toutes les dispositions actuellement en vigueur est terminé; il pourra donc accompagner la promulgation de la loi et, comme l'émigration tend à reprendre son cours par Anvers, qu'elle constitue en quelque sorte un élément de vitalité indispensable pour la création de lignes régulières

vers les ports étrangers, la Chambre comprendra qu'il serait désirable que la loi pût être mise en vigueur avant la fin de la session actuelle.

J'ai l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

C^{te} D'ASPREMONT-LYNDEN.



PROJET DE LOI.

 Léopold II,

ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir salut.

Sur la proposition de notre Ministre de Affaires Étrangères,

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.

Nul ne peut entreprendre les opérations d'engagement ou de transport des émigrants sans l'autorisation du Ministre des Affaires Étrangères.

ART. 2.

L'autorisation n'est accordée qu'à la condition de fournir un cautionnement préalable qui servira de gage pour l'exécution des obligations résultant du contrat de transport, et pour le paiement avec délégation de la prime d'assurance.

ART. 3.

Les agences d'émigration sont tenues de faire assurer à leurs frais, dans l'intérêt des émigrants, le prix du transport et les vivres, toutes pertes et tous dommages éventuels à résulter de l'exécution totale ou partielle du contrat de transport, ou bien de verser à la caisse des dépôts et consignations une somme équivalente au montant de l'assurance.

ART. 4.

Un règlement d'administration publique détermine :
Les conditions de l'autorisation préalable ;
Les cas de retrait de l'autorisation accordée ;
Le taux et le mode du cautionnement à fournir ;
Le mode d'inspection et d'expertise de tout ce qui concerne l'émigration ;

Les conditions d'aménagement et d'approvisionnement des navires;

L'emplacement réservé aux passagers, leur réception à bord et leur départ;

Les obligations des agences dûment autorisées, ainsi que celles du capitaine au cours du voyage;

Les conditions de la garantie de l'assurance ou le taux du versement qui la remplace;

Le mode de la visite des navires avant le départ, laquelle tiendra lieu, pour les navires belges, de celle qui est prescrite par le Code de commerce;

Le mode de délivrance du certificat constatant l'accomplissement des prescriptions prévues par les lois et les règlements;

Et généralement tout ce qui concerne la police de l'émigration.

ART. 5.

Tout émigrant empêché de partir, pour cause de maladie grave ou contagieuse, régulièrement constatée, a droit à la restitution du prix payé pour son passage.

Le prix du passage est également restitué aux membres de sa famille en ligne directe indéfiniment et en ligne collatérale jusqu'au troisième degré inclusivement qui restent à terre accueilli.

ART. 6.

Si le navire ne quitte pas le port au jour fixé par le contrat, l'agence responsable est tenue de payer à chaque émigrant, par chaque jour de retard, pour les dépenses à terre, une indemnité dont le taux est fixé par le règlement d'administration publique.

Si le délai dépasse dix jours et si, dans l'intervalle, l'agence n'a pas pourvu au départ de l'émigrant sur un autre navire et aux conditions fixées par le contrat, l'émigrant a le droit de renoncer au contrat par une simple déclaration faite devant le commissaire maritime et d'obtenir la restitution du prix payé pour le passage, sans préjudice des dommages et intérêts qui pourraient lui être alloués.

Toutefois, si les retards sont produits par des causes de force majeure constatées par le commissaire maritime, l'émigrant ne peut renoncer au contrat ni réclamer l'indemnité de séjour à terre, la restitution du prix de passage ou des dommages et intérêts, pourvu qu'il soit logé et nourri aux frais de l'agence.

Toute stipulation contraire aux dispositions de l'article précédent et du présent article est nulle de plein droit.

ART. 7.

L'expéditeur est responsable du transport de l'émigrant au lieu de destination fixé par le contrat.

Le transport doit être direct, à moins de stipulations contraires.

En cas de relâche volontaire ou forcée du navire, les émigrants sont logés et nourris à bord, au compte du navire, pendant toute la durée de la relâche, ou indemnisés de leurs dépenses à terre.

En cas de naufrage ou de tout autre accident de mer qui empêcherait le navire de poursuivre sa route, l'expéditeur est tenu de pourvoir, à ses frais, au transport de l'émigrant jusqu'au lieu de destination fixé par le contrat.

ART. 8.

Dans le cas où les agences d'émigration n'auraient pas rempli leurs engagements vis-à-vis des émigrants, le Ministre des Affaires Étrangères, ou l'autorité par lui déléguée, procédera au règlement et à la liquidation des indemnités, sauf recours, en cas de contestation, aux tribunaux.

ART. 9.

Toute infraction aux dispositions des art. 1 et 3 de la présente loi est punie d'une amende de 30 francs à 3,000 francs.

Toute infraction aux dispositions du règlement d'administration publique, porté en exécution de la présente loi, est punie d'une amende de 26 francs à 300 francs.

En cas de récidive, l'amende peut être portée jusqu'au double du *maximum*.

S'il existe des circonstances atténuantes, l'amende peut être réduite au-dessous de 26 francs, sans qu'elle puisse être inférieure à l'amende de police.

ART. 10.

Les infractions sont constatées :

En Belgique, par les commissaires maritimes et, à leur défaut, par tous officiers de la police judiciaire ;

Dans les ports étrangers, à bord des navires belges, par les consuls assistés d'hommes de l'art, s'il y a lieu.

Les procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire.

Donné à Bruxelles, le 20 juin 1873.

LEOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

C^{te} D'ASPREMONT-LYDEN.

