

# PASINOMIE

OU

COLLECTION COMPLÈTE

DES

## LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS,

ET

### RÈGLEMENS GÉNÉRAUX

QUI PEUVENT ÊTRE INVOQUÉS EN BELGIQUE.

---

ANNÉE 1837. — PREMIER SEMESTRE.

(TOME XIV, BULL. OFF.)

---

## MONARCHIE CONSTITUTIONNELLE.

### RÈGNE DE LÉOPOLD 1<sup>er</sup>.

---

1. — 7 JANVIER 1837. — *Loi (1) accordant des primes pour constructions navales* (2). —

(Bull. offic., n. 1.)

Léopold, etc.

Nous avons, de commun accord avec les

chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. Tout Belge qui construira, sur les chantiers du royaume, un navire de commerce à voiles, d'un tonnage de cent à cinq cents tonneaux

---

(1) Présentation à la Chambre des représentans le 19 décembre 1835. Rapport par M. Defoere le 10 mars 1836. (a) Discussion les 5, 6, 7, 8 et 10 décembre. Adoption dans cette dernière séance par 49 voix contre 20. — Monit. des 6, 7, 8, 9 et 10 décembre 1836. Envoi au sénat le 11 décembre.

Rapport au sénat par M. Van Hoobrouck de Moe-reghem le 26 décembre. Discussion les 28 et 29 : adoption dans cette dernière séance par 19 voix

(a) Le rapport de M. Defoere ne pas été imprimé au Moniteur.

---

contre 15. Moniteur des 26 et 27, 30 et 31 décembre 1836.

(2) « Sous le gouvernement précédent, et sur les réclamations de toutes nos villes maritimes, la construction de navires marchands fut aussi encouragée par des primes. Les constructions navales se succédaient sans interruption. Nos chantiers étaient pleins de vie. Les primes produisaient un effet merveilleux et sans exemple pour la Belgique. Cette activité s'étendait à tous les points du pays. Les producteurs de bois, de fers, de lins, de chanvres,

« Inclusive, recevra, à titre de prime, si le navire est doublé et chevillé en métal, une somme

de houilles, de comestibles, élargissaient le cercle de leurs valeurs. Une masse d'ouvriers était employée à leur production. La navigation intérieure et le roulage les transportaient sur nos chantiers. Une autre masse d'ouvriers trouvait ensuite de l'emploi dans la préparation et dans la transformation de ces matières brutes, dans la confection des navires, des foras, des voiles et des cordages; les bureaux d'assurance, le nombre des commis, se multipliaient. Les armateurs, en exerçant leur industrie, concourent ainsi au bien-être commun de la grande famille. C'est ainsi que la vitalité circule dans tous les membres du corps social.

« La loi du 1<sup>er</sup> mai 1854 ordonne la construction de chemins de fer qui mettent nos ports de mer en communication avec de grands centres de consommation. D'un autre côté, le gouvernement a présenté à la Chambre des représentants, comme corollaire de cette loi, un projet de loi relatif au transit. L'importance de ce commerce de transit, ses bénéfices, ainsi que les avantages de nos chemins de fer, seraient grandement exagérés par les développements qui précèdent ce projet, dans les deux cas suivants :

« 1<sup>o</sup> Si les marchandises que nous transitons, par notre chemin de fer vers les pays étrangers n'étaient pas, en grande partie, le produit de notre propre commerce maritime ;

« 2<sup>o</sup> Si nous ne pouvions pas livrer ces marchandises au consommateur étranger au même prix auquel elles lui seront vendues par nos concurrents en transit.

« Or, sans marine commerciale, ces deux conditions de prospérité en affaires de transit ne pourraient être remplies. Dans le premier cas, si transit considérable il y a, les bénéfices en resteraient presque tous au commerce étranger. Dans l'autre cas, si nous voulions faire par nous-mêmes le commerce direct de transit, nous serions obligés d'acheter de seconde main les articles de réexportation. Les prix en seraient affectés. La lutte contre les ports rivaux deviendrait difficile, sinon impossible.

« Avec une marine nationale, non seulement nous exportons nos propres produits et nous importons les besoins de notre consommation intérieure, mais aussi nous importons pour la réexportation les articles demandés sur les marchés étrangers auxquels nos routes en fer aboutissent. De cette manière les bénéfices de la navigation marchande sont calculés sur les cargaisons de départ et de retour. Ils sont doublés. Il en résulte une diminution dans les prix des articles importés, soit pour la consommation intérieure, soit pour la réexportation en pays étranger. Alors la lutte avec les ports rivaux, en affaires de transit, nous présentera des chances de succès.....

« Nos économistes calculent que la Belgique consomme annuellement, en marchandises étrangères, 50 fr. par individu, soit, en raison d'une population de 4,142,257 âmes, fr. 207,225,700. Cette consommation intérieure peut être approximativement répartie comme suit :

27,000 lastes de sel, à 80 fr.	
par last. . . . .	fr. 2,160,000 00
22,000 » bois de construction et de teinture, à 200 par do. »	4,400,000 00
125,000 » café, sucre, cotons, cuirs, etc., à 1,600 par do. »	200,000,000 00
174,000	Total. . . . » 206,560,000 00

« Pour importer ces 174.000 lastes par sa propre navigation, il faudrait à la Belgique 2,700 navires d'un tonnage moyen de 140 tonneaux. La Belgique n'en possède que 156. En admettant par chacun trois voyages par an, soit 408, il reste encore 2,596 cargaisons qui sont importées dans nos ports par la marine étrangère. Loin donc de pouvoir faire des affaires de réexportation ou de transit pour notre propre compte, et de fournir ainsi le marché étranger, il nous manque les 1820 de navires pour suffire à l'importation des besoins de notre propre consommation. »

Pour démontrer ensuite que des primes accordées aux constructions navales n'étaient qu'un bien faible encouragement accordé à la marine marchande, le rapporteur ajoutait :

« Les navires ne sont que des instruments de navigation. Ce n'est pas la navigation même. Dans l'état actuel de la législation commerciale de la plupart des nations continentales, y compris les Etats-Unis de l'Amérique du Nord, une navigation étendue est impraticable pour la Belgique. L'élévation de leurs droits différentiels sur les produits étrangers est pour une restriction de navigation équivalente à une prohibition. Il en est de même de leurs droits de tonnage, de port, de fanal, de pilotage, de quarantaine, etc. Ces droits sont de 20 à 30 p. o/o plus élevés que les nôtres. Une différence de droits aussi énorme est inconciliable avec une navigation étendue et suivie dans les ports de France, d'Angleterre, d'Espagne, des Etats-Unis, de Hollande, de Prusse et des autres ports du Nord. Notre navigation ne peut communiquer avec ses ports que dans un cercle très-rétréci. Nous ne sommes, en outre, reçus dans aucun de ces ports sur le pied des navires nationaux. Nous n'avons conclu avec aucune de ces nations des traités de réciprocité. Ces nations protègent, par d'énormes droits différentiels, leur propre navigation. Elles veulent être alimentées par leur propre marine, et donner ainsi de l'emploi à leurs capitaux, à leurs matières premières, à leurs ouvriers, et à leur propre industrie et commerce. Leur marine est activée par l'importation de leurs besoins de consommation. — A l'exception des droits différentiels sur le sel et le sucre bruts importés dans le pays par navires belges, nos droits différentiels sur toutes les importations ne s'élèvent qu'à 10 p. o/o. Notre navigation est ainsi paralysée, frappée dans le principe même de son action. Aussi, voyez le mouvement de nos ports; c'est la navigation étrangère qui importe chez nous presque tous nos besoins de consommation, tandis que les ports étrangers sont presque inaccessibles à nos

de trente francs par tonneau de jauge d'un mètre et demi cube (1).

Art. 2. La prime ne sera que de vingt-quatre francs pour les navires du tonnage susdit qui ne seraient pas doublés et chevillés en métal.

Art. 3. Ces primes seront également accordées aux navires à voiles mesurant au-delà de cinq cents tonneaux, mais seulement jusqu'à concurrence de cette dernière capacité.

Art. 4. Pour les bateaux à vapeur, la prime

sera de trente-deux ou quatre francs, quel que soit le tonnage du navire, suivant les différences établies par les art. 1 et 2 en ce qui concerne le chevillage et le doublage (2).

Art. 5. Les primes ne seront payées qu'après que la coque des navires, complètement achevée, aura été lancée.

Art. 6. Pour y avoir droit, le constructeur ou propriétaire du navire devra informer le département de l'intérieur de l'époque à laquelle les con-

navires. Dans cette position, nous possédons assez de navires pour exploiter la navigation qui nous est possible. Ce qui le prouve, c'est que trente maisons de commerce maritime n'ont pas trouvé chez nous d'emploi pour leurs navires. Elles ont porté leur industrie sur le sol étranger. Les armateurs du pays ne seront pas disposés à sacrifier des capitaux à la construction de navires condamnés à rester sans emploi et à périr sur l'eau douce, à moins que ce ne soient des constructions destinées à remplacer les vieux navires qui existent, et, dans ce cas, ces constructions ne doivent pas être encouragées par des primes. »

Mais comme il paraissait impossible à la commission que le Gouvernement tardât longtemps à proposer les mesures propres à protéger plus efficacement la marine commerciale du pays, la section centrale ne s'opposait pas à la loi proposée, et son rapporteur, allant au devant des mesures à prendre, s'attachait à démontrer qu'à l'instar des autres nations maritimes, la Belgique devait protéger sa navigation marchande par des droits différentiels plus élevés. Ce principe fut toutefois contesté dans le cours de la discussion de la loi.

(1) « Ici, a dit M. Rogier, l'intervention du gouvernement pour encourager une branche de commerce, à un caractère spécial et particulier. On ne frappe pas de droits exceptionnels une industrie ou un commerce étranger. On encourage les habitants du royaume à construire des moyens de transport par eau pour les marchandises, de la même manière qu'on accorde des subsides à ces mêmes habitants pour établir des moyens de transport par terre. C'est ainsi qu'au budget de l'intérieur, chapitre des travaux publics, figure une somme pour encourager la construction de routes par les provinces, les communes et les particuliers. Or, qu'est-ce qu'un navire ? Un moyen de transport pour nos produits destinés aux pays étrangers, et pour l'importation dans notre pays des produits étrangers en échange des nôtres. » (*Monit.* du 6 décembre.)

« Les chambres de commerce de Bruxelles et de Louvain demandent, dans l'intérêt des ports secondaires du pays, que les primes soient accordées aussi aux navires de 100 tonneaux, destinés à la navigation extérieure. La chambre de commerce de Bruges réclame, de son côté, que les primes soient étendues aux navires de 500 tonneaux. Elle pense que les bâtiments de mer de 400 à 500 tonneaux conviennent mieux à la navigation vers le Brésil, l'Amérique du nord, l'Afrique et la mer Noire, et qu'ils n'exigent pas un plus grand nombre d'hommes d'équipage. » — (*Rapport de la section centrale.*)

« Cet article fixe la prime à 50 francs par tonneau de jauge d'un mètre et demi cube. Cette définition de la contenance du tonneau est empruntée au texte français de l'art. 292 de la loi générale du 26 août 1822, et a paru ne pas donner exactement la pensée du texte hollandais, qui, sous l'ancien gouvernement, était le seul officiel pour l'exécution des lois. La commission néanmoins a cru qu'il est inutile d'entrer dans des développements pour établir la différence de tonnage que constitueraient ces expressions. Dans l'usage, c'est le texte hollandais que l'on exécute, d'après l'interprétation qui lui a été donnée par l'arrêté du 10 septembre 1827. Elle est donc de l'avis de maintenir la rédaction actuelle de l'art. 1<sup>er</sup>, dans la pensée que le gouvernement continuera à expliquer la capacité du tonneau à raison de 1,000 kilogrammes d'eau, comme il a été fait jusqu'à aujourd'hui, en attendant qu'une nouvelle loi générale sur ces matières établisse une définition plus exacte, si elle était jugée nécessaire. » (*Rapport de la commission du sénat.*)

M. le sénateur Cassiers avait exprimé le désir que l'article restreignît la prime aux navires chevillés en cuivre, afin d'éviter qu'elle pût être accordée à des navires chevillés en fer. « Je ne crois pas, lui répondit le ministre de l'intérieur, que l'on puisse craindre de voir cheviller en fer des navires, car le chevillage en fer est reconnu comme très-défectueux. Dans le projet de loi que nous avons présenté à la chambre des représentants, l'article premier faisait mention de navires doublés et chevillés en cuivre ou zinc, mais cette rédaction a été reconnue fautive, et c'est par ce motif qu'on y a substitué les qualifications de navire doublé et chevillé en métal, et l'on n'a pas pensé que cette nouvelle rédaction dût donner lieu à aucun inconvénient. Il est certain, en effet, que les constructeurs de navires choisiront toujours le mode de doublage et de chevillage le plus avantageux, et cette considération d'utilité, leur fera donner la préférence au cuivre. » (*Moniteur* du 31 décembre.)

(2) Comme le but de la loi était de protéger la navigation de long cours, plusieurs membres proposaient de ne point accorder de primes à la construction de navires à vapeur. Pour justifier la disposition, M. Smits avait dit : « Je vous ferai d'abord remarquer, messieurs, qu'il n'y a que deux pays au monde qui puissent exploiter le commerce maritime au moyen des bateaux à vapeur ; c'est la Belgique et l'Angleterre. Je vous dirai ensuite que c'est une erreur de croire que les bateaux à vapeur servent uniquement au transport des voyageurs ; il y a en France et en Angleterre des bateaux à

structions auront été commencées, et ce dans le délai des huit jours qui suivront celui de la pose de la quille.

Art. 7. Cette information devra en même temps indiquer les noms des propriétaires du navire, le nom qu'on se propose de lui donner, son tonnage présumé, le temps calculé nécessaire pour son achèvement et le chantier de construction.

Art. 8. En outre, il devra être justifié au département précité, immédiatement après l'achèvement des constructions, et ce par des certificats réguliers, de la bonne construction des navires et de leur tonnage réel calculé à raison d'un mètre et demi cube par tonneau.

Art. 9. A l'appui des déclarations susdites, les propriétaires devront joindre un acte d'engagement, sur timbre, dûment enregistré, souscrit par deux cautions solvables et solidaires, de faire naviguer le vaisseau exclusivement sous pavillon national, pendant cinq années consécutives au moins, à partir du jour de sa première mise en mer, sous peine de restitution des sommes perçues du chef de la prime.

Art. 10. La prime ne sera point payée pour les navires qui, avant la mise en mer, auraient été démolis ou incendiés; elle sera restituée, si le paiement a eu lieu entièrement.

Art. 11. Les navires en construction depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1835, qui ont été lancés ou qui seront lancés pendant la durée de la présente loi, auront également droit aux avantages qu'elle accorde, à la charge, par les propriétaires, de remplir les conditions exigées par les art. 6, 7 et 8 de la présente loi (1).

Art. 12. En cas d'aliénation d'un navire pour lequel l'état a payé une prime, l'acheteur devient de fait caution solidaire des obligations contractées conformément à l'art. 9 (2).

Art. 13. Dans le cas prévu par l'article précédent, l'acte de vente devra être transmis par copie, et ce dans le mois de sa date, au ministre, sous peine d'une amende de cinq cents francs à charge du vendeur.

Art. 14. La présente loi cessera d'avoir son effet trois ans après sa promulgation; toutefois les navires dont la quille aurait été posée au moins six mois avant l'expiration de ce terme, jouiront de la prime, pourvu qu'ils soient lancés dans le délai de deux ans.

Mandons et ordonnons, etc.

Contre-signé par le Ministre de l'Intérieur,

DE TREUX.

vapeur qui vont en Amérique, et le Portugal et l'Allemagne en établiront bientôt de semblables; nous en avons un sur Londres, un sur Hambourg et un sur Lisbonne. Remarquez que la navigation à vapeur mérite d'autant plus d'être encouragée, qu'elle exige des dépenses considérables et qu'elle fait travailler une foule d'industries particulières. Je ne sais pas pourquoi on l'écarterait du projet de loi.

« Et remarquez que si la prime est un peu plus élevée pour les bateaux à vapeur, c'est que la construction en est beaucoup plus coûteuse. Un navire à vapeur perd quelquefois la moitié de son tonnage par le placement des machines; plus le navire est grand, et plus il est exposé à faire des pertes. Vous voyez donc qu'il existe des motifs pour que la construction des bateaux à vapeur soit appelée à participer aux primes, et même pour que nous augmentions un peu la prime en leur faveur. » (*Monit.* du 8 décembre. Supplément.)

(1) M. De Roo avait proposé d'étendre le bénéfice de la disposition aux navires construits depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1830. Trois arrêtés successifs qui accordaient des primes avaient été publiés par le gouvernement précédent, savoir : le 5 octobre 1823, le 19 juillet 1825 et le 10 septembre 1827; ce dernier expirait au 31 décembre 1830 : M. Gendebien sous-amenda la proposition de M. de Roo, et justifia ainsi la restriction qu'il y apportait : « Je ferai remarquer qu'il ne s'agit pas de donner un effet rétroactif à la loi. Pour les constructions qui ont été commencées avant le 31 décembre 1830, le droit à la prime ne peut être contesté. Depuis le 31 décembre 1830, il n'existe pas de loi; il y aurait rétroactivité pour ceux qui, depuis cette époque, ont

commencé des constructions, si on leur accordait la prime. Mais quant à ceux qui ont commencé leurs constructions à partir de l'époque où une somme a été portée au budget pour encourager les constructions navales, il est certain que s'il n'y a pas pour eux droit acquis proprement dit, il y avait du moins espoir fondé; et vous ne pouvez sans injustice les repousser du partage de ce que la législation a accordé, et quand il n'y avait plus qu'à régulariser le paiement, car ils savaient qu'une prime serait accordée. » (*Monit.* du 9 décembre.)

Répétant à une observation faite sur l'impossibilité d'accomplir toutes les formalités de l'art. 6, M. Gendebien a dit : « Il est impossible de supposer que le législateur ait consacré une absurdité dans la loi. Quand il est dit à l'art. 11 que les conditions exigées par l'art. 6 devront être remplies, il est évident que c'est des conditions exécutables qu'il s'agit, et non pas de celles qui, à la fin de 1836, viendraient obliger un constructeur de navires à faire connaître endéans les huit jours suivant celui de la pose de la quille, l'époque où aurait été commencé un bâtiment dont la quille aurait été posée, par exemple, pendant l'année 1835. » (*Monit.* du 11 décembre.)

(2) « Jamais, sous l'empire d'une loi comme celle que vous discutez, un négociant n'acquerra un navire sans s'assurer si les conditions auxquelles la prime a été accordée ont bien été remplies. La déclaration de construction sera déposée aux archives du département de l'intérieur, ainsi que l'arrêté royal qui aura accordé la prime; et le négociant qui s'adressera à ce département pour avoir des renseignements, recevra les informations les plus