

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 MAI 1887.

Convention du 10 mars 1887, relative au service de navigation à vapeur entre Anvers et New-York.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le service postal à vapeur entre Anvers et les États-Unis d'Amérique a été établi avec le concours financier de l'État, en vertu de la loi du 27 juillet 1871. La convention intervenue entre le Gouvernement et les entrepreneurs en a accordé la concession pour un terme de quinze années, mais en réservant à chacune des parties le droit de résiliation au bout de dix ans, c'est-à-dire le 1^{er} juillet 1887, moyennant avis donné une année avant cette date.

Le Gouvernement a dénoncé en temps opportun la convention en vigueur, mais il a négocié avec les compagnies intéressées un nouvel arrangement à partir du 1^{er} juillet 1887, et il l'a subordonné à l'approbation de la Législature.

Le contrat que nous vous soumettons, Messieurs, comporte une durée de cinq années. Il diffère sur les points ci-après du contrat en cours.

L'État renonce au service sur Philadelphie, service qui, au surplus, n'a pas été prévu dans la loi du 27 juillet 1871 ; par contre, les avantages pécuniaires concédés à l'entreprise sont réduits dans une proportion notable : la subvention pour un service hebdomadaire d'Anvers à New-York et retour est ramenée à 380,000 francs par an ; c'est une diminution de 250,000 francs en moyenne, sur l'ensemble des avantages pécuniaires acquis antérieurement aux concessionnaires et qui se chiffre comme suit pour les trois derniers exercices, abstraction des pénalités encourues :

1884.		fr.	627,350
1885.			628,467
1886.			633,156

Lorsque les paquebots feront escale dans un port de la Grande-Bretagne, les concessionnaires auront droit, en sus du minimum postal garanti, à la

moitié des taxes maritimes dues pour le transport des malles d'Amérique destinées exclusivement à l'Angleterre ; cette clause a pour objet d'encourager les entrepreneurs à poursuivre le perfectionnement de leur matériel naval sous le rapport de la vitesse, condition essentielle pour qu'ils participent aux transports postaux des États-Unis. Nous bénéficierons des sacrifices que la Compagnie s'imposerait à cette fin puisque la moitié du produit des malles américaines pour l'Angleterre viendrait, avec le produit entier des malles pour le continent et du continent vers les États-Unis, en déduction du minimum de produit postal garanti.

Les durées réglementaires des trajets ont été diminuées de vingt-six heures en été et de vingt heures en hiver ; les acquisitions faites par les concessionnaires de steamers nouveaux d'une marche supérieure à celle de leurs anciens paquebots leur permettent d'accepter ces réductions.

Messieurs, il n'est pas sans intérêt de rappeler que les Chambres ont été pour ainsi dire unanimes à voter l'intervention du Trésor pour créer et maintenir des communications régulières entre Anvers et les États-Unis d'Amérique ; elles estimaient, d'accord avec le Gouvernement, que notre industrie et notre commerce avaient le plus grand intérêt à l'établissement de semblables communications, et que le railway national y trouverait un aliment capable de faire récupérer au Trésor la subvention à accorder à la ligne.

Ces résultats ont été atteints ; il suffira, pour le constater, d'indiquer le mouvement des passagers et des marchandises obtenu par le seul service vers et de New-York, pendant les trois derniers exercices.

ANNÉES.	EXPORTATION.		IMPORTATION.		TOTAL.	
	Passagers.	Tonneaux de marchandises.	Passagers.	Tonneaux de marchandises.	Passagers.	Marchandises.
1884	24,790	428,808	9,330	447,646	34,120	276,454
1885	23,502	422,552	41,516	444,474	35,018	264,023
1886	49,282	450,573	8,402	462,004	27,384	342,574

Le service régulier sur les États-Unis est accompli par des navires de très fort tonnage et l'exploitation entraîne des dépenses considérables dont une grande partie profite à nos charbonnages et aux différentes branches de négoce, notamment à Anvers.

Il importe de maintenir cette importante ligne de navigation et de l'attacher au port d'Anvers, en continuant, pendant une période de cinq ans, à accorder une subvention aux compagnies intéressées.

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

J. VANDENPEEREBOOM.

Le Ministre des Finances,

A. BEERNAERT.

PROPOSITION DE LOI.



ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, saluo :

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes et de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté, en Notre
Nom, à la Chambre des Représentants, par Notre Ministre
des Chemins de fer, Postes et Télégraphes :

ARTICLE UNIQUE.

Est approuvée la Convention conclue, le 10 mars 1887,
entre le Gouvernement, d'une part, et la Société anonyme
de navigation belge-américaine et l'International navigation
Company de Philadelphie, d'autre part, pour l'établissement
et l'exploitation d'un service régulier de navigation à vapeur
entre Anvers et New-York.

Donné à Bruxelles, le 2 mai 1887.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

J. VANDENPEEREBOOM.

Le Ministre des Finances,

A. BEERNAERT.

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 MAI 1887.

CONVENTION

pour l'établissement et l'exploitation d'un service régulier de navigation
entre Anvers et New-York.

Entre :

D'une part, le Gouvernement belge, représenté par M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, agissant de concert avec MM. les Ministres des Affaires Étrangères et des Finances ;

Et d'autre part, M. J. B. vonder Becke, négociant, à Anvers, agissant, tant comme président délégué de la « Société anonyme de navigation Belge-Américaine », que comme fondé de pouvoirs de l'« International navigation Company », de Philadelphie, en vertu d'une délibération du Conseil d'administration de la Société belge, en date du 11 septembre 1886, et d'une procuration de la Société américaine, en date du 8 octobre 1886, légalisée par le consul de Belgique, le 30 du même mois, pouvoirs qui resteront annexés à la présente,

Il a été convenu ce qui suit :

Le Gouvernement concède aux compagnies prédésignées, qui acceptent solidairement l'établissement et l'exploitation, à leurs risques et périls, d'un service de navigation à vapeur pour le transport des dépêches postales, des voyageurs et des marchandises entre la Belgique et les États-Unis de l'Amérique du Nord et vice versâ et ce aux conditions suivantes :

Objet de l'entreprise.

ARTICLE PREMIER. — L'entreprise a pour objet l'établissement et l'exploitation d'un service régulier de navigation à vapeur entre le port d'Anvers et celui de New-York.

Il y aura chaque semaine un départ d'Anvers pour New-York et un départ de New-York pour Anvers.

Escale ou relâche. — Défense.

ART. 2. — *A.* Les voyages d'aller et de retour s'exécuteront directement entre les deux points extrêmes de la ligne, sans escale ni relâche.

B. Toutefois, le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pourra ultérieurement, en vue du service des malles ou de tous autres besoins, imposer ou autoriser une escale à un port anglais dans la Manche, tant au voyage de sortie qu'à celui de retour.

Les escales autorisées sur la demande des concessionnaires ne pourront être abandonnées qu'ensuite d'une décision du Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

C. Dans le cas où l'escale serait imposée ou autorisée, il ne pourra être embarqué ou débarqué aux ports d'escale que les passagers de cabine, les dépêches postales et les valeurs, à l'exclusion de toute espèce de marchandises.

Il sera permis de débarquer au voyage de retour les passagers d'entrepont.

D. Si un paquebot des concessionnaires se trouve forcé de relâcher sur d'autres points que ceux admis ou désignés, le cas de force majeure devra être constaté au journal du bord et signé par le capitaine et les officiers, ainsi que cela est prescrit en matière commerciale. Et si la relâche forcée a lieu dans un port où l'État belge est représenté, le journal du bord devra être communiqué sans délai au consul, qui a le droit de procéder à une enquête sommaire pour s'assurer de la réalité des faits, enquête dont il consigne, le cas échéant, les résultats sur ledit journal, avant d'y apposer son visa. Dans sa visite à bord, le consul peut se faire accompagner d'une personne compétente pour apprécier les circonstances et faits techniques invoqués au journal, en vue de justifier la relâche forcée.

Lorsqu'il juge cette enquête nécessaire, il est entendu qu'il doit y être procédé sur l'heure et qu'elle ne peut avoir pour conséquence de retarder le départ du paquebot de plus de douze heures, sans l'assentiment du commandant du bord.

Pavillon.

ART. 3. *A.* Les navires à employer pour l'exécution du service devront être de nationalité belge.

B. Il ne pourra être dérogé temporairement à cette obligation que si les concessionnaires se trouvaient dans la nécessité d'affecter provisoirement un paquebot dans les cas prévus par l'article 25.

Jours et heures de départ.

ART. 4. *A.* L'Administration a le droit, les concessionnaires entendus, de fixer et de modifier les jours et heures de départ des points extrêmes selon qu'elle le jugera convenir pour le transport des malles.

B. Il est entendu que les heures seront fixées eu égard aux marées et qu'elles ne pourront en aucun cas être devancées.

Départ retardé pour attendre les dépêches.

ART. 5. A. Le départ des paquebots d'Anvers, de New-York ou des ports d'escale ne peut avoir lieu avant l'embarquement des dépêches postales à destination, respectivement des États-Unis de l'Amérique du Nord ou de l'Europe, empruntant les navires des concessionnaires ensuite d'arrangements particuliers qui interviendraient, soit directement entre les offices postaux belge et étrangers, soit entre ceux-ci et les concessionnaires avec l'agrément du Gouvernement belge ou sous réserve de son approbation.

B. Toutefois, le départ ne peut être retardé de plus de douze heures par voyage sans le consentement des concessionnaires représentés éventuellement, soit par le commandant du bord, soit par tout autre agent à qui ils sont tenus de déléguer leurs pouvoirs à cette fin.

C. Les concessionnaires n'ont droit à aucune indemnité ou dédommagement quelconque du chef de ce retard, qui, le cas échéant, doit être mentionné sur le journal du bord et sur la feuille de route accompagnant les dépêches postales; mais il est entendu que le retard sera déduit de la durée du trajet de mer.

Durée du trajet de mer.

ART. 6. A. Sans égard aux circonstances favorables ou défavorables de la mer ou du vent, les trajets de mer, tant à l'aller qu'au retour, devront être effectués en 274 heures pendant la période du 1^{er} avril au 30 septembre et en 304 heures pendant la période du 1^{er} octobre au 31 mars.

B. Au cas où l'escale dans un port anglais serait autorisée ou imposée, les durées des traversées déterminées au § A ci-dessus seraient augmentées respectivement de 6 heures.

C. Le décompte des heures d'avance et de retard sur les durées des trajets de mer spécifiées ci-dessus sera établi annuellement ou semestriellement. Les heures d'avance seront éventuellement déduites des heures de retard avant l'application des amendes.

D. Le temps que les navires auront mis à faire le trajet de mer se calculera, pour chaque voyage, en déduisant du temps employé au trajet de port à port la durée de la navigation en rivière, évaluée à 8 heures. Lorsque les navires auront eu à subir un ancrage forcé à l'entrée d'une rivière ou pendant le trajet en rivière — que ce soit à cause de marée, d'obscurité de la nuit, de brouillard, de glace, de visite sanitaire ou de quarantaine — les 8 heures à déduire, pour la navigation en rivière, du temps employé au trajet de port à port seront augmentées de la durée de cet ancrage forcé, pourvu que les concessionnaires en justifient.

Transport des malles.

ART. 7. *A.* Les concessionnaires sont tenus de transporter les malles, non seulement sur la ligne d'Anvers à New-York et vice versâ, mais aussi sur toute ligne, soit parallèle, soit de prolongement, ou d'embranchement qu'ils ajouteraient spontanément au service qui fait l'objet de la présente convention et ce pendant tout le temps qu'ils maintiendront ces lignes.

B. Par malles ou dépêches postales on entend :

1° Tous coffres, valises, sacs, paquets de lettres, échantillons, feuilles, papiers, livres ou journaux et tous objets dont le transport est confié actuellement à la poste ou pourrait l'être par la suite, quel que soit le lieu d'origine ou de destination de ces envois;

2° Tous coffres, valises et sacs vides ayant servi au transport des malles.

Limitation des dépêches à remettre aux concessionnaires.

ART. 8. *A.* L'Administration remettra aux paquebots des concessionnaires les correspondances postales portant en suscription la recommandation d'expédier par la ligne qu'ils exploitent, mais l'Administration se réserve d'expédier par toute autre voie plus rapide les correspondances sur lesquelles cette mention ne serait pas écrite.

B. Toutefois, à délai égal pour l'arrivée à destination, l'Administration devra remettre au service des concessionnaires toutes les correspondances de l'intérieur, de même que les dépêches émanant d'autres offices postaux et ne portant pas en suscription d'indication contraire ou à l'égard desquelles les conventions postales n'ont pas disposé autrement.

Durée du contrat.

ART. 9. — La concession est accordée pour un terme de cinq années prenant cours le 1^{er} juillet 1887.

Abandon des taxes postales à l'entreprise et garantie éventuelle d'un minimum de produits.

ART. 10. — *A.* Le Gouvernement abandonne aux concessionnaires la totalité de la taxe de poste revenant au Trésor de Belgique pour les malles dont ils auront effectué le transport par leurs paquebots, aux voyages d'aller et de retour, tant en ce qui concerne les correspondances en provenance ou à destination de la Belgique, que pour celles qui proviendraient ou seraient à destination de pays étrangers.

B. Le tarif des prix à percevoir et dont le montant est attribué aux concessionnaires comprend :

1° La taxe de mer;

2° La taxe territoriale ou de transit belge.

C. Le Gouvernement garantit aux concessionnaires un minimum de produit postal annuel de trois cent quatre-vingt mille francs du chef des malles mentionnées ci-dessus, non compris celles que pourrait leur remettre l'office des postes des États-Unis pour être débarquées au port d'escale anglais autorisé ou imposé.

D. Les sommes payées par l'office des États-Unis pour le transport de ces dernières malles, celles à destination de la Belgique exceptées, formeront un produit distinct dont la moitié sera attribuée à l'État et l'autre moitié acquise aux concessionnaires en sus du chiffre ci-dessus garanti.

E. Dans le cas où les produits mentionnés aux §§ A et B viendraient à dépasser le chiffre garanti, l'Administration retiendrait au profit du Trésor toutes sommes excédant ce chiffre, jusqu'à concurrence de ce qui aurait été suppléé antérieurement par l'État.

Justification des recettes et dépenses.

ART. 11. — Les concessionnaires sont tenus, à toute réquisition du commissaire du Gouvernement (article 34), ou de tout autre fonctionnaire de l'Administration que le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes juge bon de déléguer, de lui donner toute communication au besoin par extrait de documents et de lui permettre de prendre connaissance des registres, attachements et écritures quelconques de l'entreprise, ainsi que de tous marchés, contrats, conventions, etc., relatifs, entre autres, au nombre de passagers et d'émigrants, au tonnage des marchandises embarquées, aux prix perçus, aux recettes et dépenses de toute nature de l'entreprise, etc., etc.

Obligation de faire usage de pilotes dans l'Escaut.

ART. 12. — Il est expressément enjoint aux concessionnaires de faire usage de pilotes pour le parcours de l'Escaut (art. 45, § F).

Liquidations.

ART. 13 — A. Le paiement des sommes dues aux concessionnaires sera ordonné à leur profit semestriellement ou annuellement, après apurement des comptes et déduction faite, le cas échéant, des retenues qu'ils auraient encourues, en exécution de la présente convention ou d'arrangements à intervenir.

B. Les paiements auront lieu en monnaies ayant cours légal en Belgique.

C. Les concessionnaires se soumettront aux instructions de l'Administration en ce qui concerne l'établissement des comptes et la rédaction de toutes pièces de comptabilité devant servir aux liquidations ou à leur justification.

Ces comptes seront établis contradictoirement entre l'Administration et les

concessionnaires après chaque voyage accompli, de manière que le décompte (art. 6, § B) puisse être clôturé sans retard
Les fractions d'heure seront négligées

Transports interdits.

ART. 14. — Il est interdit à l'entreprise de prendre à bord de ses paquebots des matières inflammables ou explosibles, réputées dangereuses.

Suspension des avantages pendant les interruptions de service.

ART. 15. — Les avantages pécuniaires et tous autres assurés à l'entreprise seront suspendus pendant toute la durée des interruptions de service, quelle qu'en soit la cause. Le temps d'interruption pourra, au gré des parties, être compris ou non compris dans la durée de l'entreprise.

Dépenses et risques à charge de l'entreprise.

ART. 16. — Moyennant les avantages qui leur sont assurés par certaines dispositions de la présente convention, les concessionnaires exécuteront le service à leurs risques et périls et toutes les dépenses quelconques, y compris les risques de mer, sont à leur charge.

Convention avec les chemins de fer en conclusion de traités postaux.

ART. 17. — A. Les concessionnaires auront le droit de réclamer la conclusion avec l'Administration des chemins de fer de l'État d'une convention ayant pour but de faciliter le transport direct des voyageurs, des marchandises et des petits paquets entre la Belgique et les États desservis par leurs paquebots.

B. Il leur sera accordé, à cet égard, les mêmes avantages qu'aux Compagnies de chemins de fer concédés et notamment l'Administration fera vendre, dans les principales stations de son réseau, sans frais pour les concessionnaires, les billets de place pour la traversée d'Anvers à New-York que ceux-ci lui remettront.

C. Le Gouvernement belge prêterà, en outre, ses bons offices pour arriver à la conclusion de traités postaux, tant avec les États de l'Europe qu'avec ceux de l'Amérique, dans le but d'assurer à l'entreprise la plus grande somme d'avantages désirables.

Réserve au profit des États desservis par les paquebots des concessionnaires.

ART. 18. — A. Le Gouvernement se réserve le droit de s'entendre avec l'office des postes des États-Unis et avec ceux des autres États qui pourraient être desservis par l'entreprise, pour faire surveiller, sur leur territoire et par leurs agents, l'exécution de la présente convention et des conventions à inter-

venir éventuellement entre l'office des postes belges et les concessionnaires, et cela au même titre et avec la même autorité que peut le faire l'Administration belge.

B. En conséquence, à toute réquisition du Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, les concessionnaires seront tenus de considérer les États dont il s'agit, comme parties contractantes et de se conformer aux arrangements qui interviendraient entre lesdits États ou leurs offices postaux, pour autant que ces arrangements ne s'écartent pas des obligations incombant aux concessionnaires en exécution des présentes ou des conventions à intervenir.

Défense de céder l'entreprise sans l'autorisation du Gouvernement.

ART. 19. — A. A moins d'une autorisation expresse du Gouvernement, il est interdit aux concessionnaires de céder la concession qui fait l'objet de la présente convention, de la fusionner avec d'autres concessions, de donner le service en location ou d'en céder l'exploitation.

B. Toute convention, tout traité de cession, de fusion, de location, d'exploitation et, en général, toutes conventions ou traités quelconques qui pourraient avoir pour effet direct ou indirect de modifier le caractère de l'entreprise ou de reporter sur des tiers l'accomplissement des obligations incombant aux concessionnaires devront préalablement être soumis au Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et ne pourront être mis à exécution que s'ils ont reçu son approbation.

Distinctions entre les entreprises.

ART. 20. — Les concessionnaires déclarent et reconnaissent, tant à leur profit qu'au profit du Gouvernement, que les traités ou conventions à intervenir en exécution des présentes doivent demeurer distincts et tout à fait indépendants de ceux ayant pour objet toute autre entreprise qui leur est ou pourrait, par la suite, leur être adjugée, l'une de ces entreprises devant, quant aux droits et obligations qui en résultent, être considérée vis-à-vis de l'autre, comme si elle avait été contractée entre d'autres personnes, de telle sorte que les difficultés qui surviendraient quant à l'une de ces entreprises, ne pourraient, dans aucun cas, servir de prétexte pour modifier ou retarder l'autre.

Élection de domicile.

ART. 21. — Pour l'exécution de la présente convention et pendant toute sa durée, les concessionnaires font élection de domicile à Anvers, chez M. J. B. vonder Becke, préqualifié, rue Otto-Venius, n° 15, à l'effet de permettre à l'Administration de leur adresser sûrement sa correspondance et de pouvoir leur faire promptement et valablement les réquisitions, significations et citations que les circonstances rendraient nécessaires, du chef de l'inexécution de tout ou partie des charges, clauses et conditions de la présente, et de tous autres arrangements ou conventions qui interviendraient entre parties.

Qualité des paquebots. — Améliorations.

ART. 22. — Les navires et leurs machines devront être construits d'après les principes réputés et reconnus les meilleurs, tant au point de vue des progrès réalisés dans les constructions navales et dans les moteurs, que sous le rapport de la régularité et de la sécurité. Ils devront être constamment classés à la côte supérieure du Lloyd anglais ou du Veritas français.

ART. 23. — Les concessionnaires seront tenus, à l'occasion des réparations et des renouvellements que nécessiteront leurs navires, machines et appareils, d'introduire les procédés nouveaux et améliorations recommandées par l'expérience et pouvant contribuer à un meilleur et plus sûr fonctionnement du service.

Obligation d'avoir toujours des navires en bon état et capacité des paquebots.

ART. 24. — A. Pendant toute la durée du traité, les concessionnaires seront tenus de justifier à toute réquisition du Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, de la possession du nombre de paquebots en bon état de navigation, nécessaire pour assurer, par tous les temps et en toute éventualité, un service régulier de navigation, conformément à la présente convention. Ces navires seront d'une capacité d'au moins 2,800 tonneaux de jauge brute.

B. Le Ministre pourra exiger la mise hors de service de tout navire qui serait reconnu ne pas satisfaire aux conditions requises.

Toutefois, pour les bateaux employés temporairement, le certificat du Lloyd ou du Veritas mentionné à l'article 22 ne sera pas exigé si ces bateaux sont munis d'un certificat de navigabilité du Board of Trade anglais.

Remplacement des navires perdus ou mis hors d'usage.

ART. 25. — Les concessionnaires seront tenus de remplacer définitivement, dans le délai de dix-huit mois au plus tard, tout navire qui viendrait à se perdre ou à être mis hors d'usage et dans l'entre-temps, de se pourvoir de paquebots leur permettant d'assurer le service, sans interruption, dans les conditions de régularité, de vitesse et de sécurité requises par la présente convention.

Examen éventuel des paquebots par une commission et certificat de navigabilité.

ART. 26. A. — Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pourra exiger qu'aucun paquebot de l'entreprise ne soit affecté au service qu'après avoir été examiné et reçu par une commission maritime nommée par lui et qui examinera, en outre, l'inventaire du bord et pourra exiger qu'il soit complété. L'inventaire arrêté par elle devra toujours être tenu au courant.

Cette commission pourra, à toute époque, en se faisant accompagner du commissaire du Gouvernement, procéder, d'initiative, à des vérifications et

visites des paquebots, à l'effet de s'assurer de l'exécution des charges, clauses et conditions de l'entreprise. En cas d'infractions reconnues, elle fera dresser procès-verbal par le commissaire et visera ce document. Le commissaire prescrira ou prendra ensuite les mesures justifiées par les faits constatés à charge des concessionnaires.

B. Avant d'entreprendre le voyage, les paquebots doivent être munis d'un certificat de navigabilité, délivré conformément à la loi.

Installations à bord des paquebots.

ART. 27. — Les paquebots seront installés comme les meilleurs paquebots belges ou étrangers; ils comprendront, indépendamment des chambres nécessaires au logement de l'état-major et du poste d'équipage, les emménagements propres à recevoir des passagers de cabine et d'entrepont; les installations seront pourvues de tous les objets nécessaires à l'usage des voyageurs.

Principaux objets dont les paquebots doivent être pourvus.

ART. 28. *A.* — Chaque paquebot sera pourvu de pompes à feu et de tous autres moyens d'éteindre un incendie; d'embarcations et d'appareils de sauvetage; de tous les objets d'armement exigés à bord des paquebots les mieux installés; des rechanges et des approvisionnements nécessaires pour assurer une bonne navigation; de chronomètres, instruments nautiques et appareils quelconques qui pourraient être requis par la commission maritime (art. 26).

B. Les ancres, les câbles, les chaînes et autres objets en fer auront les dimensions et une force d'épreuve d'après ce qui est réglé dans la marine.

C. Tous les objets d'armement devront, de même, offrir toutes les garanties nécessaires à une bonne et sûre navigation.

Feux de position à bord.

ART. 29. — Les concessionnaires se soumettront pour leurs paquebots aux prescriptions réglementaires de la marine pour les feux de position à entretenir à bord.

Approvisionnements. — Eau et vivres solides et liquides.

ART. 30. — *A.* Chaque paquebot devra embarquer, outre l'approvisionnement de combustible nécessaire pour accomplir la traversée à laquelle il est destiné, une réserve suffisante pour parer à un retard éventuel dans la traversée.

B. Il devra également être pourvu d'eau et de vivres solides et liquides en quantité suffisante pour tous les besoins de l'équipage et des passagers, même en tenant compte des retards qui pourraient se produire dans la navigation.

Entretien des paquebots, machines, etc.

ART. 31. — *A.* Les paquebots, leurs machines et chaudières, ainsi que leurs objets d'armement, doivent être tenus en état constant de bon entretien.

B. Les inspections seront faites par tels agents que le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes commettra à cet effet, afin de s'assurer de l'état du matériel et de tenir la main à ce que les concessionnaires n'apportent aucune négligence dans cette partie du service.

Composition des équipages.

ART. 32. — *A.* Les paquebots seront conduits par des officiers et mécaniciens remplissant les conditions d'aptitude prescrite par les lois et règlements du pavillon belge, et leur équipage sera composé d'un nombre suffisant de marins capables d'assurer, avec toute la sécurité possible, une bonne et rapide navigation. Il y aura un médecin à bord de chaque paquebot en cours de voyage.

B. Le Gouvernement pourra placer à bord deux élèves-officiers ou mécaniciens, concourant au travail et qui seront considérés comme agents des concessionnaires et comme tels soumis à la discipline du bord.

Ces élèves seront nourris gratuitement à bord, mais ils n'auront pas droit à recevoir de gages.

Traitement et plaintes des passagers.

ART. 33. — *A.* Les passagers seront traités convenablement.

B. Un registre sera déposé à bord, à la disposition des passagers, pour y inscrire leurs plaintes. Le commissaire du Gouvernement appréciera l'importance de ces plaintes et en référera au Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes si les concessionnaires n'y donnaient pas satisfaction, le cas échéant.

Commissaire du Gouvernement.

ART. 34. — *A.* Un fonctionnaire de l'Administration sera délégué par le Gouvernement pour veiller à l'exécution des charges, clauses et conditions de l'entreprise.

B. Le commissaire du Gouvernement aura le droit de faire à bord des paquebots toutes vérification et visite qu'il croira nécessaires et de se faire accompagner, à cet effet, des personnes qu'il jugera capables de l'assister dans son examen.

C. Il pourra exiger le redressement immédiat ou dans le délai qu'il fixera des infractions aux présentes ou aux conventions et arrangements à intervenir. Le cas échéant, le commissaire rendra compte, dans les quarante-huit heures, au Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, de sa réquisition et de la suite qui y aura été donnée.

Visite des paquebots avant chaque départ.

ART. 35. — A chaque départ le commissaire du Gouvernement pourra vérifier si rien ne s'oppose à ce que le bâtiment puisse mettre en mer sans compromettre le service postal et la sûreté des personnes. S'il jugeait qu'il y eût lieu de l'empêcher, il en aviserait immédiatement la commission maritime (art. 26) ou en référerait au Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes. Faute par les concessionnaires d'obtempérer dans les vingt-quatre heures à l'ordre du Ministre ou de la Commission de remplacer le bâtiment, le commissaire du Gouvernement prendra telles mesures qu'il jugera utiles pour assurer le départ des dépêches au jour fixé et dans tous les cas le plus tôt possible, aux frais, risques et périls des concessionnaires.

Vérification du tirant d'eau pour la pleine charge.

ART. 36. — Au moment du départ d'un paquebot le tirant d'eau fixé pour la pleine charge sera constaté par les soins du commissaire du Gouvernement ou de son délégué, ou de tout autre fonctionnaire désigné par le Ministre.

Communication obligée du journal du bord.

ART. 37. — Le commissaire du Gouvernement et les fonctionnaires des postes pourront toujours exiger la communication du journal du bord. Dans les vingt-quatre heures de l'arrivée à Anvers de chaque paquebot des concessionnaires, le commandant du bord est tenu d'adresser au Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, par l'intermédiaire du commissaire du Gouvernement, un extrait du journal du bord certifié conforme par lui. Cet extrait doit comprendre toutes les indications quelconques renseignées pour le voyage complet (aller et retour).

Réclamations des concessionnaires.

ART. 38. — Les réclamations que les concessionnaires croiraient avoir à faire devront être adressées par eux directement au Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, sans délai, et en toute éventualité dans les quatre fois vingt-quatre heures du fait qui les motiverait, à moins que le fait ne se soit produit au cours de voyage ou en Amérique et, le cas échéant, dans les quatre fois vingt-quatre heures de l'arrivée à Anvers. Passé ces délais, elles seront réputées non avenues.

Libre passage d'un agent en mission, etc.

ART. 39. — A. Le commissaire du Gouvernement, de même que tout autre agent que le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, commettrait, conformément aux présentes, pour surveiller et assurer l'exécution des dispositions contractuelles intervenues entre le Gouvernement et les concessionnaires, pourra, s'il le juge utile à l'accomplissement de son mandat, rester

à bord pendant tout ou partie du voyage et ce sans être astreint et sans astreindre le Gouvernement au paiement d'aucune somme du chef de sa présence à bord.

B. Les concessionnaires devront aussi accorder libre passage, tant à l'aller qu'au retour, aux agents et personnes voyageant par ordre du Gouvernement. Leur nombre est limité à deux au plus par traversée et les concessionnaires seront, le cas échéant, avertis huit jours à l'avance.

Ils seront également tenus de transporter gratuitement par leurs paquebots les bagages personnels de ces agents ou personnes, limités à une demi-tonne de mer pour chacun d'eux, ainsi que les dépêches, paquets et colis expédiés ou reçus par le Gouvernement.

Ces agents et personnes seront traités à bord comme passagers de première classe et les frais de table seront seuls à leur charge.

C. Les concessionnaires s'engagent aussi à effectuer, sur la réquisition des autorités compétentes, le transport entre les États desservis par l'entreprise :

- 1° Des extradés et des agents préposés à leur garde (3^e classe);
- 2° Des marins belges qui ont droit à la conduite aux termes du décret du 3 germinal an XII;
- 3° Des Belges indigents ayant obtenu d'être rapatriés (3^e classe).

Leur nombre ne peut excéder par voyage dix personnes. Elles seront transportées gratuitement et nourries aux prix suivants, fixés par homme et par jour, boissons non comprises :

- Pour les capitaines-commandants au long cours, six francs;
- Pour les seconds, médecins et capitaines au cabotage, cinq francs;
- Pour tous autres marins ainsi que pour les personnes indiquées aux §§ 1^{er} et 3^o ci-dessus, trois francs.

Ces dépenses seront liquidées à charge des Budgets des Départements au nom et pour compte desquels les réquisitions auront été faites.

D. Les enfants belges indigents qui sont rapatriés seront transportés gratuitement sur réquisition des sociétés belges de bienfaisance à New-York.

Les concessionnaires auront droit à une indemnité de nourriture à bord pour ceux d'un à dix ans, et cette indemnité est fixée à fr. 1-50 par jour.

Agent des postes à bord.

ART. 40. — *A.* L'Administration aura le droit de placer à bord de chaque paquebot un agent des postes à qui seront confiées la réception, la conservation et la transmission des dépêches.

B. L'agent des postes aura un caractère officiellement reconnu par toutes les personnes à bord, ainsi qu'une autorité entière et exclusive pour tout ce qui concerne la réception et la transmission des dépêches qui lui seront confiées.

C. Les concessionnaires mettront gratuitement à la disposition de l'Administration des Postes : une cabine de 1^{re} classe, affectée au logement de l'agent

des postes; un local ayant serrure et clef très sûres, contigu à cette cabine et approprié pour servir de bureau, d'après les indications qui seront fournies par ladite Administration; ce local devra être bien entretenu et éclairé; il sera suffisamment grand pour y confectionner les dépêches pendant le cours du voyage; enfin un autre local placé dans un lieu sûr, convenablement disposé pour y déposer les dépêches et fermant à clef.

D. L'agent des postes pourra toujours réclamer au capitaine l'assistance des hommes de l'équipage, pour le transfert des malles d'un local à l'autre, pour opérer le triage des dépêches, ainsi que pour leur embarquement et débarquement, le tout sans frais pour le Gouvernement.

E. L'agent des postes placé à bord pour assurer le service des dépêches sera nourri à la table des passagers de première classe ou à celle des officiers pendant les relâches, moyennant le prix de fr. 7,50 par jour pour toute rétribution.

F. Une embarcation convenablement armée sera mise à sa disposition, mais seulement pour les besoins du service.

G. Aucune personne autre que le capitaine ou l'un de ses officiers n'aura le droit de profiter de cette embarcation dès que les dépêches y seront embarquées.

H. Si le bâtiment était forcé de mouiller en rade par suite de mauvais temps, l'agent des postes pourra exiger qu'on mette à sa disposition celle des embarcations du bord tenant le mieux la mer. Dans cette circonstance, un officier devra en prendre le commandement.

Transport extraordinaire des dépêches en cas d'accident.

ART. 41. — Dans le cas où par suite d'un accident, même de force majeure éprouvé par un des bâtiments de l'entreprise, le voyage commencé ne pourrait s'achever, l'agent des postes sera chargé, si faire se peut, et en s'entendant à ce sujet avec le capitaine et les agents des concessionnaires, d'assurer le transport des dépêches par le premier paquebot belge ou étranger, se rendant au lieu de leur destination ou en communication avec les points intermédiaires ou correspondants. Les frais de ce transport extraordinaire seront à la charge des concessionnaires et retenus par l'Administration, sur le paiement des sommes qui leur seraient dues ou récupérés selon ce qui est prévu par le 1^{er} § de l'article 46.

Malles confiées au capitaine.

ART. 42. — *A.* S'il n'est point placé d'agent des postes à bord des paquebots, ou si celui qui y est placé se trouve empêché, pour une cause quelconque, de continuer son service, la réception, la conservation et l'échange des dépêches incomberont au commandant de bord, sous telles responsabilités que de droit et sans charges pour le Gouvernement.

B. L'Administration se réserve, pour les cas énoncés ci-dessus, de prendre et prescrire telles mesures qu'elle jugera convenables, afin d'assurer la conservation et l'inviolabilité des dépêches.

Amendes et indemnités en cas de perte de dépêches.

ART. 43. — La perte ou la détérioration d'une dépêche, par le fait d'un agent des concessionnaires, hors le cas de force majeure, donnera lieu à l'application d'une amende de 100 francs au profit de celui des offices postaux qui aura expédié cette dépêche et ce indépendamment des indemnités, dommages et intérêts qui pourraient être dus à des tiers, du chef de la perte des valeurs ou de retards.

Interdiction d'avoir à bord des correspondances dont le monopole appartient à la poste.

ART. 44. — A. Indépendamment des dépêches et correspondances remises par les offices des postes ou par le Gouvernement (art. 52, §. B), il ne sera reçu à bord que les papiers de service comprenant les connaissements et les expéditions des navires sous enveloppe volante, ainsi que la correspondance des concessionnaires avec leurs agents, et de ceux-ci avec eux. Les lettres et paquets formant la correspondance de service de l'entreprise devront être placés sous bandes, mais resteront entre les mains du commandant.

B. Toutefois, en cas de suspicion de fraude, l'agent des postes aura le droit d'exiger l'ouverture des lettres et paquets de service et de procéder à un examen sommaire de leur contenu.

C. Il est interdit aux concessionnaires de transporter des plis cachetés.

D. Toute contravention aux lois sur le transport des lettres, commise par les concessionnaires ou par leurs agents, sera punie conformément aux lois.

E. En cas de récidive, et si les circonstances démontraient que le fait de contravention doit être attribué à l'un des agents des concessionnaires, cet agent, sur la demande du Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, devrait être destitué sans préjudice des peines qu'il aurait encourues.

Pénalités. — Cas de force majeure.

ART. 45. — Sauf lorsqu'ils peuvent justifier que l'inexécution de leurs obligations contractuelles est due à des circonstances réputées de force majeure, les concessionnaires sont passibles des amendes déterminées ci-après :

A. En cas de retard au départ d'un des points extrêmes, une amende de cinquante francs par heure (art. 4). Au delà de vingt-quatre heures, cette amende sera portée à cent francs par heure pour toute la durée du retard et s'il est démontré qu'il a eu pour cause, soit l'embarquement tardif de marchandises, de voyageurs ou de dépêches (hormis le cas prévu par l'art. 5), soit la négligence ou le mauvais vouloir des concessionnaires, ces amendes pourront être respectivement portée au double.

En outre, si le voyage de sortie était retardé de plus de vingt-quatre heures, le commissaire du Gouvernement et, à son défaut, les agents des offices des postes, confiant leurs malles aux paquebots des concessionnaires,

en exécution de la présente convention, pourront prendre aux frais, risques et périls de ceux-ci, toutes les mesures nécessaires pour assurer le transport desdites malles par la voie et les moyens les plus rapides.

B. Pour tout retard au delà du temps fixé par l'article 6 pour la durée des trajets, une amende de cinquante francs par heure. Cette amende sera portée à cent francs par heure pour toute la durée du retard, s'il se prolonge au delà de trois fois vingt-quatre heures.

C. Pour toute relâche ou escale faite en contravention à ce qui est stipulé à l'article 2, litt. *A*, sauf le cas de relâche forcée, une amende de deux mille francs, qui sera portée à dix mille francs, s'il a été embarqué ou débarqué des dépêches postales, des marchandises ou des voyageurs.

D. Pour toute escale obligatoire non accomplie (art. 2, litt. *B*), dix mille francs d'amende.

E. Pour tout embarquement ou débarquement de passagers ou de marchandises effectué sans autorisation (art. 2, litt. *C*), dans un port désigné comme escale, dix mille francs d'amende.

F. Pour le cas où le commandant d'un paquebot n'aura pas fait usage d'un pilote de mer ou de rivière qu'il aurait pu se procurer, mille francs d'amende.

Cette amende sera portée au double si le trajet entier de l'Escaut a été accompli sans l'assistance d'aucun pilote (art. 12).

G. Pour non-remplacement d'un paquebot dans le délai prévu par l'article 23, cinq cents francs par jour de retard.

H. Pour inexécution immédiate de toute injonction adressée aux concessionnaires par l'Administration, la commission maritime (art. 26) ou le commissaire du Gouvernement, en conformité des clauses et conditions de l'entreprise, deux cents francs d'amende pour chaque jour de retard.

I. Pour chaque tonne de poids (1000 kil.) ou au cubage de 40 pieds cubes anglais (1 m. c. 140) de marchandises laissées en souffrance à Anvers, une amende de quinze francs, sans préjudice des dommages-intérêts qui pourraient éventuellement être réclamés, lorsque ces marchandises auront été engagées ferme et par écrit au moins cinq jours avant le départ et amenées à quai ou sous le hangar de chargement au moment convenu dans l'engagement ou, à défaut d'une stipulation à cet égard, au moins 48 heures avant l'heure réglementaire du départ.

Règlement des amendes dues au Trésor.

ART. 46. — Le montant des amendes sera déduit des certificats de paiement à émettre au profit des concessionnaires, ou en cas d'insuffisance, soit versé au Trésor, par eux, sur réquisitions de l'Administration, soit recouvré par voie judiciaire.

Mise en demeure.

ART. 47. — Les concessionnaires seront constitués en demeure d'exécuter leurs obligations, sans qu'il soit besoin d'acte judiciaire, par la seule

échéance des dates, termes ou délais, fixés aux articles ci-dessus, de telle sorte que si, à l'échéance de ces dates, termes ou délais, ils étaient en retard d'exécuter ou de parfaire leurs obligations, ils se trouveraient par le seul fait de cette échéance en demeure légale et passibles, comme tels, des mesures de rigueur autorisées par les présentes, et l'Administration pourrait employer ces mesures sans devoir recourir aux tribunaux ni à aucune autre formalité de justice.

Il en sera de même pour les relâches non justifiées par des cas de force majeure, ainsi que pour toutes autres infractions aux obligations de la présente convention. Leur constatation seule suffira pour la mise en demeure des concessionnaires et pour les rendre passibles des amendes comminées par les présentes.

Faculté de résiliation.

ART. 48. — Le Gouvernement pourra considérer comme résolues de plein droit et sans formalités judiciaires, les présentes conventions et toutes autres à intervenir en exécution de celles-ci, par le seul défaut des concessionnaires de se conformer aux clauses et conditions de l'entreprise.

Le cas échéant, le Ministre fixe la date à laquelle le service doit cesser et les concessionnaires sont passibles de tous dommages et intérêts envers l'État, sans préjudice des amendes encourues.

Facilités à accorder par la douane.

ART. 49. — L'administration des douanes facilitera, autant que possible, aux concessionnaires les moyens d'opérer promptement et sans interruption le chargement et le déchargement des marchandises, restant entendu que les concessionnaires ne sont pas dispensés du paiement des taxes exigibles en vertu des lois et arrêtés sur la matière, pour travaux effectués en dehors des jours et heures réglementaires.

Réserves et stipulations éventuelles

ART. 50. — A. La présente convention annule la convention conclue le quinze novembre 1886 entre le Gouvernement et les concessionnaires sous réserve de l'approbation de la Législature

B M vonder Becke s'engage à produire au Ministre des Chemins de fer Postes et Télégraphes, dans les trois mois à dater de ce jour, la ratification, pour autant que de besoin, de la présente convention, par des délibérations régulières des Sociétés qu'il représente.

C. La présente convention ne sera définitive qu'après approbation de la Législature.

Enregistrement.

ART. 54. — Les frais de timbre et d'enregistrement, au droit fixe, de la présente convention, sont à charge des concessionnaires.

Il en sera de même de tous autres arrangements à intervenir par la suite.

Fait en minute et en double expédition, à Bruxelles, le dix mars mille huit cent quatre-vingt-sept.

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

J. VANDENPEEREBOOM.

*Le fondé de pouvoir de la Société de
navigation belge - américaine et de
l'«International navigation Company»,
de Philadelphie,*

J.-B. VONDER BECKE.

