

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 MAI 1886.

CONVENTION

CONCLUE ENTRE

LE GOUVERNEMENT BELGE ET LE NORDDEUTSCHER LLOYD
RELATIVEMENT A L'ESCALE D'ANVERS.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Une loi de l'Empire allemand, datée du 6 avril 1885, a décrété l'établissement de lignes postales subventionnées entre Bremerhaven et l'Asie orientale, et entre Bremerhaven et l'Australie, avec divers embranchements.

La concession de ces lignes a été accordée, le 3/4 juillet suivant, au *Norddeutscher Lloyd* de Brême.

Un contrat, très développé, est intervenu à ce sujet entre le Prince chancelier de l'Empire et la Société.

Une disposition de la loi du 6 avril est ainsi conçue : « Les entrepreneurs » des lignes principales sont tenus, à l'aller et au retour, de faire escale dans » un port belge ou néerlandais. »

Dans la séance du Reichstag du 12 décembre 1885, le Secrétaire d'État au Département de l'Intérieur de l'Empire a fait connaître qu'Anvers avait été désigné comme port d'escale pour un an, à titre d'essai, et dans l'espoir, a ajouté le Ministre, que les autorités belges témoigneront leur faveur au *Lloyd* et lui feront les conditions les plus favorables possibles quant à l'usage de leur port.

L'entente entre le Gouvernement du Roi et le *Norddeutscher Lloyd* a été consacrée par une Convention qui vient d'être signée et que, par ordre de Sa Majesté, nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation.

La Convention du 1^{er} mai se présente sous un jour qui lui est propre : elle se distingue absolument des actes qui ont réglé la participation de l'État à la création d'autres lignes transatlantiques.

Il ne s'agit pas ici de lignes à créer. Les lignes sont décrétées et vont s'ouvrir. Toucheront-elles à un port belge ou à un port étranger? C'est là qu'était le point essentiel.

Les contrats antérieurement conclus par l'État et relatifs à d'autres lignes contiennent une série de stipulations et de garanties portant sur le nombre et la qualité des navires, leur aménagement, leur vitesse, la durée des trajets, les conditions des relâches, etc.

Dans le cas actuel, la Société est déjà liée par un contrat contenant sur ces points et sur beaucoup d'autres des prescriptions précises et détaillées, pourvues de sanctions rigoureuses, et qu'il n'est plus au pouvoir de l'entreprise d'étendre ou de restreindre.

Notre tâche se trouvait ainsi simplifiée et l'accord a pu se ramener aux dispositions suivantes :

Tous les paquebots des services réguliers que le *Norddeutscher Lloyd* établira, en vertu de son contrat avec le Gouvernement impérial d'Allemagne, de Bremerhaven vers l'Asie orientale et vers l'Australie devront, tant à l'aller qu'au retour, faire escale à Anvers.

En raison de l'engagement qu'il prend à cet égard, la Convention assure au *Norddeutscher Lloyd* une subvention de 80,000 francs par année. Cette allocation paraîtra modérée si l'on tient compte qu'il s'agit de cinquante-deux entrées et sorties, que l'escale agira sur le trafic de nos voies ferrées et nous amènera d'autres affluents maritimes et enfin si l'on se préoccupe des autres intérêts économiques du pays.

Nous aurons en outre à rembourser au *Norddeutscher Lloyd* le montant des droits de pilotage et de fanaux à acquitter par ses navires.

La Convention est conclue pour un an et se prolongera successivement par tacite reconduction à moins d'un préavis donné six mois d'avance. Un acte nouveau ne sera donc pas nécessaire en cas de prolongation.

Les offices des deux pays prendront les dispositions nécessaires pour régler l'expédition des correspondances postales.

Le premier départ aura lieu de Bremerhaven le 30 juin. La sollicitude de la Chambre pour notre commerce est un sûr garant qu'avant de se séparer elle voudra se prononcer sur la convention qui attend son examen.

Le Ministre des Finances,
A. BEERNAERT.

Le Ministre des Affaires Étrangères,
LE PRINCE DE CHIMAY.

Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,
J. VANDENPEEREBOOM.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD II,**ROI DES BELGES,***A tous présents et à venir, Salut.*

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances, des Affaires Étrangères et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres des Finances, des Affaires Étrangères et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes sont chargés de présenter aux Chambres le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

La Convention conclue le 1^{er} mai 1886 entre l'État belge et le *Norddeutscher Lloyd* relativement à l'escale des navires des lignes subventionnées allemandes sortira son plein et entier effet.

ART. 2.

Il est ouvert au Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes un crédit de quarante mille francs à rattacher au Budget de ce Département pour l'exercice 1886.

ART. 5.

Ce crédit sera couvert par les ressources ordinaires du Trésor.

Donné à Laeken, le 2 mai 1886.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

A. BEERNAERT.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

Le PRINCE DE CHIMAY.

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

J. VANDENPEEREBOOM.

(4)

CONVENTION

ENTRE :

le Gouvernement belge, représenté par M. Beernaert, Ministre des Finances, le Prince de Chimay, Ministre des Affaires Étrangères, M. Vandenpeereboom, Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, et le Baron Lambermont, Ministre d'État, Secrétaire général du Ministère des Affaires Étrangères, et sous réserve de l'approbation de la Législature ;

Et

le Norddeutscher Lloyd, de Brême, représenté par le Président de son Conseil d'administration, le Consul H. H. Meier, agissant en vertu des pouvoirs lui conférés suivant légitimation ci-annexée ;

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le *Norddeutscher Lloyd* s'engage à faire faire escale à Anvers par tous les paquebots, tant à l'aller qu'au retour, des services réguliers qu'il établira, en vertu de son contrat des 3-4 juillet 1885 avec le Gouvernement impérial d'Allemagne, de Bremerhaven vers l'Asie orientale et de Bremerhaven vers l'Australie et vice versâ.

ART. 2.

En raison de cet engagement, le Gouvernement payera à la Compagnie une subvention annuelle de quatre-vingt mille francs (80,000 francs).

ART. 3.

Les taxes de pilotage, de feux et fanaux, perçues par l'État belge, tant à l'entrée qu'à la sortie des paquebots des lignes postales susmentionnées, ainsi que les taxes payées éventuellement par la Société au pilotage néerlandais, seront remboursées sur la production des quittances des sommes que le *Norddeutscher Lloyd* aura payées de ce chef.

ART. 4.

Le paiement des sommes dues à la Société, selon les articles 2 et 3, sera liquidé trimestriellement.

Il aura lieu en monnaies ayant cours légal en Belgique.

ART. 5.

La présente Convention est conclue pour un an à dater du premier départ qui sera effectué de Bremerhaven et se prolongera successivement par tacite réconduction, à moins d'un préavis donné six mois d'avance.

ART. 6.

Le *Norddeutscher Lloyd* ne pourra céder l'objet de la présente Convention sans l'approbation expresse du Gouvernement belge.

ART. 7.

Pour l'exécution du présent acte, la Société fait élection de domicile à Anvers, dans les bureaux de son Agence générale.

ART. 8.

Les frais de timbre et d'enregistrement au droit fixe sont à la charge de la Société.

Fait en double, à Bruxelles, le premier mai mil huit cent quatre-vingt-six.

A. BEERNAERT,

H.-H. MEIER.

LE PRINCE DE CHIMAY,

J. VANDENPEEREBOOM,

Bon LAMBERMONT.



ANNEXES.

ANNEXE N° 1.
~ ~ ~(Traduction.)

EMPIRE D'ALLEMAGNE.

LOI DU 6 AVRIL 1885

concernant les relations par paquebots-poste avec les pays d'outre-mer.

NOUS GUILLAUME, etc.,

Ordonnons au nom de l'Empire, après approbation du Conseil fédéral et du Reichstag, ce qui suit :

§ 1. — Le Chancelier impérial est autorisé à confier à des entrepreneurs allemands réunissant les conditions voulues, ensemble ou séparément, l'organisation et l'entretien de relations régulières par paquebots-poste entre l'Allemagne d'un côté, l'Asie orientale et l'Australie de l'autre, pour la durée de quinze années et par voie d'adjudication limitée, et de stipuler dans les contrats à intervenir à cet effet des subsides maximum de 4 millions de marcs annuellement alloués sur le Budget de l'Empire.

§ 2. — Le Chancelier impérial est en outre autorisé à confier à des entrepreneurs allemands réunissant les conditions voulues l'organisation et l'entretien d'une ligne secondaire de Trieste par Brindisi à Alexandrie se rattachant aux lignes principales (§ 1), pour une durée de quinze années et par voie d'adjudication limitée, et de stipuler dans les contrats à intervenir à cet effet un subside de 400,000 marcs annuellement alloué sur le Budget de l'Empire.

§ 3. — Les contrats mentionnés au § 1 doivent renfermer les conditions principales énumérées dans l'annexe et exigent pour être valables l'approbation du Conseil fédéral.

Les contrats, ainsi que les états de paiement des subsides alloués doivent être communiqués au Reichstag lors du dépôt du prochain Budget de l'Empire.

§ 4. — Les sommes payables conformément aux §§ 1 et 2 doivent être comprises dans le Budget de l'Empire.

En foi de quoi Nous avons apposé Notre signature et Notre sceau Impérial.

GUILLAUME.

DE BISMARCK.

ANNEXE A LA LOI.

1. Les voyages sur les lignes principales doivent se faire à des intervalles de quatre semaines au plus.

2. Les paquebots destinés à ces voyages ne doivent être inférieurs en rien, tant au point de vue de la construction que de l'installation, principalement en ce qui concerne le transport des passagers et la sûreté des navires, aux paquebots-poste d'autres nations faisant le service sur ces mêmes lignes.

3. La vitesse minimum de ces navires est fixée à 11 1/2 nœuds en moyenne. — Dans cette condition, la durée du voyage doit être calculée de manière à y comprendre le nombre des heures d'arrêt dans les ports d'escale, et en déduisant un nœud à l'heure pour le voyage à contre-mousson.

4. Les entrepreneurs des lignes principales (§ 1) sont tenus, lors du voyage d'aller et de retour, à faire escale dans un port belge ou hollandais.

5. Les nouveaux steamers destinés au service de ces lignes doivent être construits sur chantiers allemands.

6. Avant d'être mis en service, les paquebots seront examinés par des experts désignés par le Gouvernement allemand qui constateront que les navires satisfont aux exigences ci-dessus.

7. Pour tous les retards non justifiés dans l'exécution du voyage, une réduction sera opérée sur le subside alloué.

8. Les paquebots portent le pavillon postal allemand; ils transportent la poste ainsi que les convoyeurs éventuels sans rétribution spéciale.

9. Les voyages réguliers doivent commencer au plus tard douze mois après la conclusion des contrats.

10. Comme garantie de l'accomplissement des obligations contractées, les entrepreneurs seront tenus, pour autant que la chose semble nécessaire, de fournir un cautionnement.

11. Si l'exploitation donnait aux entrepreneurs des bénéfices importants et stables, le Gouvernement pourrait augmenter ses exigences à leur égard, par exemple en ce qui concerne une plus grande rapidité dans les voyages, l'augmentation du nombre de ceux-ci, etc., ou bien réduire le subside d'une somme proportionnée.

ANNEXE N° 2.

(Traduction.)

CONTRAT

entre le Chancelier de l'Empire et le Norddeutscher Lloyd.

Entre le Chancelier, Prince de Bismarck, agissant au nom de l'Empire germanique et sous la réserve de l'approbation du Conseil fédéral, d'une part, et le *Norddeutscher Lloyd*, à Brème, représenté par le président de son Conseil d'administration, le consul H. H. Meier, agissant en vertu de la procuration ci-annexée, d'autre part, il a été conclu ce jourd'hui le contrat suivant :

ARTICLE PREMIER.

Le *Norddeutscher Lloyd*, à Brème, s'engage à créer les lignes de paquebots ci-après désignées et à les entretenir pendant quinze années consécutives :

A. Pour le trafic avec l'Asie orientale :

1° Une ligne de Bremerhaven vers la Chine avec les points d'escale suivants : un port néerlandais ou belge dont le choix est subordonné à l'approbation du Chancelier, Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Hongkong, destination Shanghai ;

2° Une ligne d'embranchement de Hongkong par Yokohama, Hiogo, un port de la Corée dont le choix est subordonné à l'approbation du Chancelier, Nagasaki et retour à Hongkong.

B. Pour le trafic avec l'Australie :

1° Une ligne de Bremerhaven vers le continent australien par un port néerlandais ou belge dont le choix est subordonné à l'approbation du Chancelier, Port-Saïd, Suez, Aden, îles de Tschagos, Adelaïde, Melbourne jusqu'à Sydney ;

2° Une ligne d'embranchement de Sydney par les îles de Tonga vers Apia (îles de Samoa) et retour à Sydney.

C. Une ligne (d'embranchement) de Trieste par Brindisi vers Alexandrie. Il est laissé au *Norddeutscher Lloyd* la faculté de continuer la ligne B. 1.

de Sydney à Brisbane et, le cas échéant, il aura à remplir également par rapport à ce parcours, sans bonification spéciale, les obligations assumées dans le présent contrat par rapport au transport de la poste.

ART. 2.

Le nombre de voyages à faire sur les lignes de paquebots désignées à l'article 1^{er} sous les lettres A et B, est fixé à 13 dans chacune d'elles et dans chaque direction avec des intervalles de quatre semaines, et sur la ligne de la Méditerranée (C), à 26 dans chaque direction par an, en correspondance avec les lignes de et vers l'Asie orientale et l'Australie.

L'entrepreneur dressera le tableau de service et le soumettra à l'approbation du Chancelier. Le dépôt du projet du tableau de service doit être fait au moins trois mois avant son entrée en vigueur et celui des projets de changements du même tableau au moins deux mois avant l'époque où ils doivent entrer en vigueur.

Le Chancelier a la faculté de faire en tout temps et aux conditions indiquées à l'article 28, dernier alinéa, une modification du tableau de service en vigueur et d'ordonner que les navires fassent escale encore dans d'autres ports que ceux désignés à l'article 1^{er}.

Toutefois, les prescriptions de l'article 31 deviennent applicables dans ceux des cas où il s'agit d'un changement de la vitesse de marche ou du nombre de voyages. Les modifications ordonnées seront portées à la connaissance de l'entrepreneur, par écrit, au moins trois mois avant l'époque où elles doivent entrer en vigueur.

ART. 3.

Les navires doivent prendre la poste et la déposer aux ports qui seront désignés par le tableau de service.

La poste, qui sera transportée par les paquebots de la Méditerranée, doit, en règle générale, être confiée au chemin de fer entre Alexandrie et Suez.

A Brindisi et à Suez à l'aller, et à Alexandrie au retour, les paquebots des trois lignes, de la Méditerranée, de l'Asie orientale et de l'Australie, doivent être prêts à l'heure fixée par le tableau de service pour pouvoir partir immédiatement après la réception de la poste. Le départ ne peut pas avoir lieu avant que la poste soit à bord.

ART. 4.

La vitesse de marche est fixée :

Sur la ligne principale vers l'Asie orientale (A. 1.) à au moins 12 nœuds, sur la ligne principale vers l'Australie (B. 1.) et sur les deux lignes d'embranchement (A. 2. et B. 2.) à au moins 11 $\frac{1}{2}$ nœuds, sur la ligne de la Méditerranée à au moins 12 nœuds.

La poste doit être transportée de Brindisi à Alexandrie ou vice versa en 69 heures. L'administration des postes de l'Empire germanique portera elle-même soin pour le transport de la poste par chemin de fer entre Alexandrie et Suez. Lorsque l'Administration des postes de l'Empire germanique estime qu'il est nécessaire de faire effectuer ce transport par trains spéciaux sur la totalité ou une partie du parcours d'Alexandrie-Suez, l'entrepreneur est tenu de faire transporter par train spécial également les passagers et leurs bagages. L'entrepreneur en paye les frais directement à l'Administration des chemins de fer égyptiens, conformément au tarif à convenir entre lui et cette dernière.

Les délais maxima ci-après sont prescrits pour le transport de la poste depuis le moment de la prise en charge à Suez :

588 heures jusqu'à	Hongkong,
685 — —	Shanghai,
738 — —	Melbourne,
844 — —	Sydney.

Les délais sont les mêmes pour le transport dans la direction opposée; toutefois de Shanghai à Suez il est accordé un délai de 24 heures plus long que celui pour l'aller. Lorsque le voyage se fait contre la mousson, le délai peut être dépassé vers Shanghai de 63 heures, de Shanghai de 83 heures et de Sydney de 44 heures.

Il est compté dans les délais ci-dessus indiqués comme durée des arrêts dans les ports d'escale :

Sur la ligne Est-Asiatique .

6 heures pour	Aden,
24 — —	Colombo,
24 — —	Singapore,
24 — —	Hongkong à l'aller,
48 — —	Hongkong au retour.

Sur la ligne Australienne :

6 heures pour	Aden,
42 — —	les îles de Tschagos,
24 — —	Adelaïde,
24 — —	Melbourne.

Les délais pour le transport de la poste et la durée des arrêts sur les lignes d'embranchement sont fixés par le tableau de service.

Les délais pour le transport de la poste sont comptés depuis le moment où le dernier colis postal est reçu à bord du navire jusqu'à celui où, au port de destination, le premier colis postal est débarqué.

ART. 5.

Les paquebots ne peuvent entrer dans d'autres ports que ceux désignés au tableau de service sauf autorisation spéciale du Chancelier pour chaque cas. Lorsqu'ils sont obligés par suite du mauvais temps ou d'une autre circonstance qui, malgré les précautions voulues, n'a pas pu être évitée, de se réfugier dans un port non indiqué au tableau de service, la déclaration prescrite par la loi, pour autant qu'elle doit être faite en pays étranger, doit l'être autant que possible devant le consul allemand. Lorsque l'existence d'un motif d'excuse pour l'entrée dans un autre port que ceux indiqués comme port d'escale ne peut pas être prouvée d'une façon indubitable, notamment par la déclaration prémentionnée et par les annotations du journal de bord, l'entrepreneur est passible du chef de la première contravention d'une amende de 1000 marcs et du chef de la deuxième contravention dans le cours du même voyage d'une amende de 2000 marcs ; en cas de trois contraventions et plus dans le cours du même voyage, le Chancelier a le droit d'infliger une amende de 2000 à 5000 marcs inclusivement.

Les prescriptions qui précèdent sont applicables, conformément à leurs sens, à ceux des cas où les navires ne font pas escale dans les ports prescrits.

ART. 6.

Tout retard soit au départ, soit à l'arrivée aux points extrêmes des lignes principales et des lignes d'embranchement entraîne une amende de 50 marcs par heure à moins qu'il ne soit prouvé qu'il est dû soit à un accident, qui, malgré les précautions voulues, n'a pu être évité (force majeure), soit à l'arrivée tardive de la poste. En cas de retard non justifié de plus de douze heures consécutives, l'amende est doublée à partir de la treizième heure.

Le montant de ces amendes est porté au double lorsque le départ tardif a été occasionné par l'embarquement de marchandises.

Le Chancelier a le droit d'infliger des amendes du même montant aussi pour le départ tardif des ports d'escale.

Les amendes prévues dans le présent article et dans le précédent ne peuvent dépasser en aucun cas le montant de la bonification qui résulterait de l'application au même voyage de la taxe par lieue marine fixée à l'article 23.

Aux fins du contrôle de l'exécution correcte des voyages il doit être présenté au Chancelier, après chaque retour d'un navire au point initial du voyage, un extrait légalisé du journal de bord, contenant toutes les indications nécessaires. Le Chancelier a le droit de faire exercer le contrôle aussi d'une autre manière. Dans le cas où par suite de la circonstance que les paquebots ne partent pas à l'heure réglementaire, il y aurait nécessité de transporter la poste par une autre voie, l'entrepreneur doit toujours rembourser les dépenses réelles qui résultent de ce transport.

ART. 7.

Pour l'exécution des voyages désignés à l'article 2, l'entrepreneur doit fournir et entretenir à ses frais les paquebots nécessaires fixés au minimum :

a) Au nombre de cinq pour chacune des lignes principales vers l'Asie orientale et l'Australie;

b) A un pour chacune des lignes d'embranchement est-asiatique et australienne, plus un navire de réserve pour les deux lignes, auquel il sera ajouté sur demande un deuxième navire de réserve;

c) Au nombre de deux pour la ligne de la Méditerranée.

Sur ce nombre de navires, il doit être construit au moins six neufs et il en doit être mis en service dans le délai de dix-huit mois, à partir de l'homologation du présent contrat, trois sur les lignes principales vers l'Asie orientale et l'Australie (A1 et B1) et trois sur les lignes d'embranchement respectives (A2 et B2).

Les paquebots à mettre en service sur ces lignes ne peuvent pas être inférieurs à ceux d'autres nations circulant sur les mêmes lignes, au point de vue de leur construction et de leur aménagement et notamment au point de vue de la sécurité, de la commodité et du confort des voyageurs et des soins donnés à ces derniers; ils doivent répondre surtout aux conditions stipulées à l'article suivant.

ART. 8.

Les paquebots doivent avoir en outre les places nécessaires pour l'équipage, le transport des colis postaux et du convoyeur des postes, des installations pour le transport de passagers de trois différentes classes. Les places doivent être garnies de tous les objets nécessaires aux passagers. Dans les locaux affectés à la troisième classe il doit y avoir pour le coucher des matelas et oreillers en nombre suffisant. Des compartiments séparés, pouvant se fermer, doivent être réservés pour les personnes du sexe féminin voyageant seules.

A bord des paquebots vers l'Asie orientale et vers l'Australie, il doit y avoir tant à l'aller qu'au retour un médecin patenté en Allemagne.

Les navires doivent être divisés en compartiments étanches par des cloisons transversales de façon que la submersion du navire ne puisse pas avoir lieu lorsque déjà deux compartiments sont remplis d'eau. Pour répondre à cette condition, les cloisons doivent être assez élevées; la cloison de la partie antérieure du navire ne peut pas être percée de portes; les portes des autres cloisons doivent être susceptibles d'une fermeture facile et étanche. A bord des navires doivent se trouver des canots de sauvetage au nombre usuel et des ceintures de natation en nombre au moins égal au nombre maximum des hommes d'équipage et des passagers.

En ce qui concerne les lignes d'embranchement, il est réservé au Chancelier la faculté de réduire les conditions posées dans le présent article.

ART. 9.

La capacité brute des navires à mettre en service doit être au minimum :

3000	tonneaux	pour les lignes A1 et B1	de l'article 1 ^{er}
1500	»	»	la ligne A2 »
1000	»	»	» B2 »
2000	»	»	» C (Méditerr.) »

ART. 10

Les navires neufs à mettre en service sur ces lignes doivent être construits dans les chantiers allemands et autant que possible avec des matériaux allemands. Les plans de construction doivent être soumis à l'approbation du chancelier. Les navires doivent être rangés dans la classe la plus élevée par le Lloyd germanique.

Les grandes réparations à faire aux navires doivent être exécutées autant que possible dans les chantiers allemands.

Les besoins de charbon pour les navires à mettre en service, pour autant que l'approvisionnement se fait dans les ports allemands ou dans le port d'escale néerlandais ou belge dont il est question à l'article 1^{er}, doivent être couverts exclusivement au moyen du produit allemand. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'approbation du Chancelier.

ART. 11.

Tous les navires à mettre en service doivent être examinés au préalable par des experts à nommer par le Chancelier et être reconnus comme satisfaisant aux conditions posées.

Le Chancelier a le droit de faire renouveler cet examen en tout temps pendant la durée du contrat et de déclarer un navire impropre au service en vertu du résultat de l'examen. Dans ce dernier cas, l'entrepreneur est obligé de retirer le navire du service dans le délai lui fixé et de pourvoir à son remplacement conformément aux stipulations de l'article 12. A défaut de ce faire, l'entrepreneur doit payer une amende de 400 marcs par jour de retard dans la mise en service d'un navire propre à la navigation.

L'entrepreneur doit remplir sous sa propre responsabilité et à ses frais les formalités légales en vigueur en Allemagne et dans les ports étrangers respectifs pour la visite officielle, etc., des navires servant au transport des passagers.

ART. 12.

En cas de perte d'un navire faisant le service sur les lignes qui font l'objet du présent contrat, l'entrepreneur doit pourvoir à son remplacement par un navire neuf et, en attendant sa construction, assurer la continuation régulière

du service. Dans les cas de l'espèce, le Chancelier peut autoriser la mise en service temporaire de navires qui ne remplissent pas toutes les conditions stipulées dans le présent contrat; mais il est indispensable qu'ils puissent faire le voyage dans les délais réglementaires.

Le délai pour le remplacement d'un navire perdu par un navire neuf satisfaisant à toutes les conditions est fixé à 18 mois. Passé ce délai, l'entrepreneur doit payer une amende de 400 marcs par jour de retard dans la mise en service.

ART. 13.

Les paquebots naviguent sous le pavillon de la poste de l'Empire germanique conformément aux arrêtés impériaux sur la matière et ils transportent la poste et éventuellement les convoyeurs des postes à titre gratuit.

Ces derniers sont aussi traités et nourris gratuitement, les employés comme les voyageurs de 1^{re} classe, les agents de grades inférieurs comme les voyageurs de 2^e classe. Il est mis à la disposition de chaque agent des postes une cabine particulière avec des installations convenables.

On entend « par poste » tous les sacs à dépêches, sacs à journaux, valeurs et paquets postaux qui sont remis, pour le transport, aux navires, par l'administration des postes de l'Empire germanique ou par les administrations des postes des pays étrangers ici en cause.

Toutes les recettes provenant du transport postal sont acquises à l'Empire.

Si les paquebots ne sont pas convoyés par des agents des postes, le commandant du navire prend la poste en charge au point initial du voyage et aux points intermédiaires; il en donne décharge et il la met en sûreté dans un compartiment clos à l'abri de la mouille, du feu et d'autres causes d'avarie.

Le commandant du navire assume également l'obligation de délivrer les colis postaux pris en charge aux personnes préposées à leur acceptation, aux points intermédiaires et au point extrême du voyage.

L'acceptation et la remise des colis postaux doivent avoir lieu sous observation des prescriptions données à ce sujet par l'administration des postes allemande. Lorsque la poste est accompagnée d'agents des postes, il doit être mis à leur disposition, outre le susdit compartiment pour la réception des colis, une place bien éclairée, aménagée pour la durée du voyage en bureau de poste et répondant aux exigences de l'administration des postes; le chauffage, l'éclairage et le nettoyage de ce local sont à la charge de l'entrepreneur. Dans ce cas, l'acceptation et la remise des colis postaux incombent à ces agents. Toutefois l'entrepreneur est tenu de faire prêter assistance par les hommes de l'équipage, sur la demande de ses agents, pour le transport des sacs à dépêches, etc., entre le bureau et le compartiment postal.

Dans le cas où l'agent des postes serait empêché pendant le voyage, par une circonstance quelconque, de continuer son service, le commandant assume responsabilité entière du transport postal, et il doit faire assurer le service postal conformément aux prescriptions particulières de l'administration des postes données pour les cas de l'espèce.

Sur chaque navire il doit être placé aux frais de l'entrepreneur une boîte à lettres susceptible de fermeture. Si le navire n'est pas convoyé par des agents des postes, le capitaine doit faire faire la levée de la boîte en temps opportun par un officier du bord et se conformer, en ce qui concerne les objets retirés de la boîte, aux prescriptions données à ce sujet par l'administration des postes de l'Empire germanique.

L'embarquement et le débarquement de la poste a lieu dans tous les ports aux risques et frais de l'entrepreneur.

Le débarquement de la poste doit avoir lieu immédiatement après l'arrivée du navire dans le port ou en rade. A Suez et à Alexandrie, l'entrepreneur doit mettre à la disposition sur demande un petit vapeur pour transport de la poste, des passagers et de leurs bagages entre le navire et la terre. Lorsque le navire est convoyé par des agents des postes, le premier employé a le droit dans chaque port et à chaque point où des colis postaux sont à recevoir ou à délivrer, de se faire transporter à terre et de retourner au navire et chaque fois qu'il le juge nécessaire dans l'intérêt du service, et ce avec la poste ou sans la poste selon son appréciation, et dans un canot bien conditionné pourvu de l'équipage et des installations nécessaires.

ART. 14.

L'entrepreneur ne peut laisser transporter par ses navires d'autres correspondances ou objets du monopole postal que ceux qui lui sont remis par les administrations postales ou ont été retirés de la boîte aux lettres précitée.

L'entrepreneur est responsable de ce que ni le capitaine ni les hommes de l'équipage ne transportent des lettres ou autres objets du monopole postal. L'entrepreneur est tenu du chef de chaque contravention de payer le montant du port fraudé et une amende jusqu'à concurrence de 50 marcs, à déterminer par l'administration des postes.

Toutefois l'entrepreneur a la faculté d'échanger par ses navires, sans l'intervention des postes, des correspondances avec ses agents et mandataires dans les pays étrangers.

ART. 15.

Dans le cas où un navire éprouve en route un accident et qu'il doit interrompre le voyage par ce motif, il incombe à l'agent des postes, s'il y en a un à bord, d'accord avec le capitaine, dans les autres cas à celui-ci seul, de veiller à la réexpédition de la poste par le prochain paquebot allemand ou étranger se rendant au lieu de destination de la poste ou étant en correspondance avec les points intermédiaires ou extrêmes. Comme il ne peut pas être donné sous ce rapport des prescriptions déterminées une fois pour toutes, les agents des postes à bord d'accord avec le capitaine et, le cas échéant, le capitaine seul, doivent, selon les circonstances de chaque cas, choisir pour la poste le mode de réexpédition le plus rapide.

Les frais de cette réexpédition sont toujours à la charge de l'entrepreneur.

ART. 16.

L'entrepreneur assume vis-à-vis de l'Empire la responsabilité du dommage qui résulte de la perte, de l'avarie et du transport tardif des colis postaux depuis le moment de l'embarquement jusqu'à celui du débarquement, et ce dans la même étendue que l'administration des postes de l'Empire est tenue par les prescriptions légales ou des contrats à indemniser les expéditeurs. Les dispositions restrictives du Code de commerce quant à la responsabilité n'y sont pas applicables. Notamment en ce qui concerne les objets précieux, argent monnayé et papiers de valeur, la responsabilité de l'entrepreneur n'est pas subordonnée à la déclaration de la nature et de la valeur de ces objets faite au capitaine ou à l'officier de bord au moment de l'embarquement. L'administration des postes avertira cependant le capitaine autant que possible et à temps de la présence de valeurs considérables. Si l'envoi postal est convoyé, l'entrepreneur n'est responsable de la perte ou de l'avarie des colis postaux que dans le cas où le dommage est la conséquence :

- 1° D'un accident de navire ou de mer excepté seulement les conséquences d'un phénomène de la nature impossible à éviter;
- 2° D'agissements ou d'une négligence de la part de l'entrepreneur, de ses agents ou des hommes de l'équipage du navire;
- 3° D'agissements de la part des passagers.

ART. 17.

Il est fait abandon à l'entrepreneur des prix de transport des marchandises et des prix de passage. Les tarifs sont arrêtés de commun accord avec le Chancelier.

A cette fin, les projets des tarifs à mettre en vigueur lors de l'inauguration du service doivent être soumis au Chancelier au moins trois mois avant l'ouverture du service.

Les modifications ultérieures du tarif doivent être portées à la connaissance du Chancelier au moins six semaines avant l'époque de leur entrée en vigueur et elles sont considérées comme approuvées à défaut d'une information contraire de la part du Chancelier.

En ce qui concerne la publication des tarifs et de leurs modifications éventuelles l'entrepreneur devra se conformer aux instructions que le Chancelier pourrait lui donner à ce sujet.

ART. 18.

Il doit y avoir égalité de tarif pour Hambourg et Brême en ce qui concerne le transport des marchandises. En conséquence de *Norddeutscher Lloyd* transportera les marchandises de et vers Hambourg gratuitement par eau

entre Hambourg et Bremerhaven et il assurera ce transport de façon qu'il n'y ait de retard ni de désavantage dans l'expédition de et vers Hambourg vis-à-vis des envois remis pour l'expédition directe à Brême.

Le *Norddeutscher Lloyd* s'engage à créer et à entretenir aux lieux qui lui seront indiqués par le Chancelier, des agences chargées de recueillir les marchandises à expédier par les paquebots. Ces agences doivent avoir l'autorisation nécessaire pour pouvoir conclure à la demande de l'expéditeur, le contrat pour le transport total depuis le siège de l'agence jusqu'au lieu de destination transocéanique des marchandises de façon que le port total, y compris les frais de transport par chemin de fer du lieu de dépôt jusqu'au port d'embarquement, ne soit pas plus élevé viâ-Brême que par le port d'escale néerlandais ou belge dont il est question à l'article premier.

Les conditions générales pour le transport des marchandises (règlement d'exploitation), à consigner dans le connaissement, doivent être soumises à l'approbation du Chancelier.

La nitroglycérine et d'autres objets dont le transport présente du danger ne peuvent pas être transportés par les paquebots.

ART. 19.

Les personnes engagées par le *Norddeutscher Lloyd* pour le service des lignes de paquebots, y compris les agents commis sur les places étrangères et pour autant que des exceptions ne sont pas imposées par des circonstances particulières, doivent tous être sujets de l'Empire germanique.

Les agents que l'entrepreneur entretient dans les pays étrangers doivent être obligés, si le Chancelier le demande, de faire le service des postes conformément aux instructions spéciales à donner à ce sujet par l'administration des postes allemande. Celle-ci fixe la bonification à accorder selon les circonstances pour l'accomplissement de ce service.

Les capitaines et toutes les personnes engagées pour le service des paquebots qui se rendent coupables d'une grave contravention ou d'une négligence dans l'accomplissement des devoirs qui leur incombent doivent être retirés de ce service dès que le Chancelier le demande en raison du résultat d'une enquête.

ART. 20.

L'entrepreneur s'engage à transporter à 20 % au-dessous du tarif :

- a) Les fonctionnaires voyageant au service de l'Empire ou de l'un des États fédérés ;
- b) Les hommes de relais de la marine de guerre allemande, ainsi que toutes les personnes au service de celle-ci qui sont renvoyées en Allemagne pour cause de maladie, d'infraction aux règlements ou d'actions punissables ;
- c) Les armes, munitions, agrès et provisions de bouche de la marine de guerre.

Toutefois le nombre des hommes désignés sous *b* à transporter par le même navire ne peut pas dépasser 65 sans l'assentiment de l'entrepreneur.

En cas de mobilisation de la marine, il est loisible au Chancelier de racheter les navires en service sur les lignes dont il s'agit au présent contrat, contre paiement de leur valeur intégrale, ou de les utiliser autrement contre paiement d'une bonification.

La détermination de la valeur ou la fixation de la bonification ont lieu conformément aux prescriptions du § 24 (éventuellement du § 23) de la loi du 13 juin 1875 sur les prestations en temps de guerre.

Les navires ne peuvent pas être vendus ni donnés en location à une puissance étrangère sans l'assentiment du Chancelier.

ART. 21.

L'entrepreneur est tenu de transporter aux conditions stipulées ci-après les personnes qui, aux fins de poursuites judiciaires ou de peine à subir, doivent être livrées à une autorité allemande par une autorité étrangère et vice versa.

Ces personnes, qu'elles soient escortées ou non d'un agent de police, doivent être placées pendant le voyage, en règle générale, dans une chambre fermée.

Il est laissé à l'appréciation du capitaine et s'il y a escorte à l'appréciation commune du surveillant et du capitaine, de permettre à ces personnes le séjour temporaire sous surveillance sur le pont du navire.

L'entrepreneur doit se charger du transport des personnes détenues et éventuellement de leur escorte à la demande des autorités compétentes dans les pays étrangers, des agents diplomatiques et consuls de l'Empire germanique, contre paiement des taxes du tarif. L'entrepreneur ne peut être tenu de transporter dans le même voyage plus de quatre personnes de cette catégorie.

Il doit transporter gratuitement à la suite d'une réquisition desdites autorités les dossiers d'instruction et les pièces de conviction saisies qui se rapportent aux détenus.

ART. 22.

Sur chaque navire il doit y avoir à la disposition des passagers un registre de plaintes numéroté et paraphé par un fonctionnaire à ce désigné par le Chancelier.

En échange de nouveaux registres de plaintes, celui-ci reçoit les anciens qu'il verse aux archives après que toutes les plaintes ont été instruites.

Le livre des plaintes est mis à la disposition des passagers par l'officier de bord chargé de sa conservation.

Les plaintes déposées doivent faire l'objet d'une instruction immédiate et approfondie de la part du capitaine.

Il adresse ensuite au Chancelier un rapport sur l'affaire, appuyé d'une copie légalisée de la plainte et du dossier d'instruction afin que le cas puisse être examiné et recevoir une solution.

Un avis affiché dans les locaux communs des passagers de chaque classe doit faire connaître quel officier de bord est conservateur du registre de plaintes et chargé de le mettre à la disposition des intéressés.

ART. 23.

Le Chancelier se réserve le droit de faire examiner en tout temps, dans les ports ou en route, la marche du service par un commissaire spécial. Celui-ci doit avoir, à sa demande, libre accès dans tous les locaux du navire et tous les renseignements demandés doivent lui être fournis.

Le transport et l'entretien du commissaire sur les navires ont lieu contre paiement du prix de passage (art. 20^a), mais il doit toujours lui être réservé une cabine particulière.

ART. 24.

Les voyages réguliers doivent commencer au plus tard dans le délai d'une année à partir du jour de la signature du présent contrat. En cas d'inexécution de cette clause, l'entrepreneur est passible d'une amende de 400 marcs par jour de retard.

ART. 25.

Pour l'exécution des obligations assumées dans le présent contrat, l'entrepreneur reçoit à partir du jour de l'ouverture du service régulier, de la caisse de l'Empire germanique, une bonification annuelle de 4,400,000 marcs, dont 4,000,000 de marcs pour les lignes désignées à l'article 1^{er} sous A et B et 400,000 marcs pour la ligne de la Méditerranée, payable en douzième à la fin de chaque mois.

Cette bonification est diminuée en raison de l'inexécution des voyages stipulés; la diminution — que le voyage ait été supprimé totalement ou partiellement, — est faite par une retenue opérée par la caisse de l'Empire sur le premier douzième à échoir à raison de m. 5.60 par lieue marine des lignes désignées à l'article 1^{er} sous A et B et de m. 6.54 par lieue marine de la ligne de la Méditerranée faite en moins par rapport au tableau de service. Le calcul des distances doit être basé sur le nombre de lieues marines indiquées au tableau de service

* Les amendes à payer éventuellement par l'entrepreneur par application des articles 5, 6, 11, 12, 14 et 24 que le Chancelier fixe en dernier ressort ainsi que les frais de transport et les indemnités par application des articles 15 (al. 2) et 16, sont retenus, sans préjudice des stipulations de l'article 27, sur le premier douzième à échoir.

Lorsque le Chancelier ordonne de faire escale dans d'autres ports que ceux désignés dans l'article 1^{er}, il n'est rien modifié au montant de la bonification à payer, à moins que l'augmentation ou la diminution du parcours (aller et retour comptés ensemble) comparée au tableau de service qui était en vigueur

à l'inauguration des lignes de navigation ne soit supérieure à 250 lieues marines. Dans ce dernier cas, la bonification est respectivement augmentée ou diminuée à raison de m. 5.60 (éventuellement m. 6.54) par lieue marine en plus ou en moins.

ART. 26.

L'entrepreneur est tenu d'établir une comptabilité séparée pour chacun des navires en service sur les lignes à entretenir en exécution du présent contrat, conformément aux principes suivis jusqu'à présent par lui. Il y mettra en regard des recettes les dépenses suivantes :

1. Les frais courants de l'entretien des navires;
2. Une part proportionnelle des frais généraux de l'exploitation du *Norddeutscher Lloyd*;
3. 6 p. c. de la valeur des navires (suivant bilan) comme prime d'assurance;
4. 5 p. c. du capital des navires et 20 p. c. du capital de l'équipement des navires comme amortissement;
5. 5 p. c. d'intérêt de la valeur d'inventaire des navires;
6. 5 p. c. pour le fonds de réserve spécial des lignes à entretenir en exécution du présent contrat;
7. Les dépenses faites sous les titres de gages, entretien des hommes, charbon, entretien des machines, outils, frais de port, etc.

Le calcul des pour cents indiqués sous les n° 4 et 6 est à baser sur la valeur des navires à justifier par les livres, qu'ils avaient à l'époque où ils ont été mis en service sur ces lignes et celui de la part proportionnelle des frais généraux sur la valeur de ces navires suivant bilan en proportion de celle de toute la flotte du *Norddeutscher Lloyd*.

Si la comptabilité séparée établie de cette manière accuse à l'expiration des premières cinq années un excédent annuel au profit de l'entrepreneur, celui-ci s'oblige pour la suite à assurer jusqu'à concurrence de la moitié de l'excédent de nouveaux services aux fins de poursuivre le but du présent contrat ou à céder la moitié de l'excédent à la caisse de l'Empire et ce à la demande et au choix du Chancelier.

Le Chancelier a en tout temps le droit de prendre connaissance des livres commerciaux de l'entrepreneur.

ART. 27.

Comme garantie de l'exécution des obligations résultant du présent contrat, l'entrepreneur constitue entre les mains de l'Empire germanique un cautionnement de 500,000 mares en rentes, valeur nominale, de l'Empire ou d'un État de la Confédération germanique. Les titres doivent être déposés avec les talons et les feuilles de coupons d'intérêts pour une période de plus de 4 ans à la caisse centrale de l'Empire.

L'acte d'affectation doit être rédigé de façon que le Chancelier ait le droit

de se couvrir par la voie extrajudiciaire et conformément aux prescriptions du § 11 de la loi du 2 juin 1869 relative aux cautionnements des agents de la Confédération germanique, de toutes les créances de l'Empire, capital et intérêts, prenant leur origine dans le présent contrat, éventuellement aussi des amendes et des frais judiciaires et extrajudiciaires occasionnés par la détermination de l'importance des dommages lorsque l'entrepreneur ne donnera pas suite à l'ordre de paiement du Chancelier dans le délai fixé par celui-ci. Le montant du cautionnement doit être complété de nouveau, le cas échéant, dans le délai d'un mois, faute de quoi, le Chancelier est autorisé à y procéder d'office au moyen d'une retenue sur le premier douzième à échoir.

A l'expiration du présent contrat, le cautionnement, éventuellement le solde disponible, sera restitué à l'entrepreneur dès qu'il est établi que toutes les obligations résultant du premier contrat sont remplies.

ART. 28.

L'entrepreneur ne peut, sans l'autorisation écrite du Chancelier, céder l'entreprise ni la donner totalement ou partiellement en sous-location. En cas de violation de cette clause, le Chancelier a le droit, sans préjudice des dommages-intérêts à demander éventuellement, de considérer la présente convention comme résiliée de plein droit et sans être tenu à aucune indemnité vis-à-vis de l'entrepreneur.

ART. 29.

Le présent contrat sera en vigueur pendant une période de quinze années consécutives à commencer du jour du premier voyage au départ de Bremerhaven et prendra fin après la rentrée du dernier paquebot réglementaire dans le port de Bremerhaven, à l'expiration de la quinzième année, dans le cours de laquelle il devra être également fait treize voyages vers l'Asie orientale et l'Australie et vice versâ.

La prolongation du présent contrat au delà de la durée de quinze ans fera, le cas échéant, l'objet de négociations spéciales avec l'entrepreneur.

ART. 30.

Le Chancelier se réserve le droit de faire faire en régie, aux frais et risques de l'entrepreneur, le service des lignes de navigation au moyen des navires y affectés ou de renoncer à l'exécution du présent contrat sans autre indemnité pour l'entrepreneur que celle afférente aux voyages déjà effectués, dans le cas où des contraventions de l'un ou de l'autre des genres indiqués aux articles 5 et 6 peuvent être imputées à l'entrepreneur pour plus de la moitié des voyages réglementaires dans le cours d'une année sur la même ligne, ou que plus de trois voyages réglementaires consécutifs ont été supprimés sur la

même ligne, à moins que cette suppression n'ait eu pour cause une guerre, un cas de force majeure ou un accident qui, malgré les précautions voulues, n'a pu être évité.

ART. 31.

L'entrepreneur s'oblige à prendre les dispositions nécessaires contre le paiement d'une bonification proportionnée, dans le cas où le Chancelier jugerait nécessaire de modifier la vitesse ou le nombre de voyages des navires.

Faute d'entente sur le montant de la bonification à payer dans ce cas et dans celui prévu à l'article 26, al. 3, le différend sera vidé définitivement par voie d'arbitrage. A cette fin chaque partie commettra deux arbitres qui de commun accord choisiront un tiers arbitre. Si les arbitres ne peuvent pas s'entendre sur le choix de la personne du tiers arbitre, celui-ci sera nommé par le président du tribunal supérieur hanséatique.

ART. 32.

Le Chancelier peut se faire représenter entièrement ou en partie par des fonctionnaires ou des autorités de l'Empire germanique pour exercer les droits que le présent contrat lui réserve.

Le cas échéant, il désignera à l'entrepreneur par écrit les fonctionnaires ou autorités à ce commis par lui.

ART. 33.

Les contestations entre parties au sujet de l'exécution du présent contrat seront soumises par les parties contractantes à une commission d'arbitres composée ainsi qu'il est dit dans l'article 31.

ART. 34.

Les frais de timbre pour les expéditions du présent contrat et des clauses additionnelles sont à charge de l'entrepreneur.

En foi de quoi le présent contrat a été établi en double expédition, signé par les deux parties et scellé de leur sceau.

Ainsi fait
à Berlin, le 3 juillet 1885,

(S.) VON BISMARCK,

à Brême, le 4 juillet 1885,

(S.) *Norddeutscher Lloyd*,

H. H. MEIER, président du conseil
d'administration.

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
Exposé des motifs	1
Projet de loi	3
Convention	3
Annexe n° 1. — Loi du 6 avril 1885 concernant les relations par paquebots-poste avec les pays d'outre-mer.	7
Annexe n° 2. — Contrat entre le Chancelier de l'Empire et le <i>Norddeutscher Lloyd</i>	10