

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 13 NOVEMBRE 1872.

Convention du 26 juin 1872 pour l'établissement et l'exploitation de lignes de navigation à vapeur vers le Brésil, la Plata et le Chili.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Un service régulier de navigation à vapeur entre Anvers, le Brésil et la Plata, existe depuis 1868. La première convention faite pour cette entreprise n'accordait pour tout subside au concessionnaire que le produit de la taxe des lettres, quel qu'il fût; mais, à la suite d'une convention additionnelle, qui se fit après une année d'exploitation, les lois du budget des Travaux Publics pour les exercices 1869 et 1870, ont compris l'allocation nécessaire pour compléter un minimum postal de 250,000 francs garanti à l'entreprise.

Les concessionnaires primitifs, MM. Tait et C^{ie}, avaient transmis l'affaire à la *London Belgium Brazil and River Plate Royal Mail steam ship Company limited*. Les liquidateurs de celle-ci l'ont cédée en 1870 à M. John Ryde, armateur à Londres, et cette cession a été acceptée, au nom de l'État belge, par la convention du 29 novembre 1870.

Le service est mensuel; il doit être rendu bi-mensuel aussitôt qu'il y aura aliment suffisant, ce qui sera établi de commun accord entre les parties contractantes (art. 1^{er}).

Le minimum postal garanti est de 250,000 francs (art. 10).

Les navires doivent être de nationalité belge ou anglaise (art. 3).

Ils sont, jusqu'à présent, de nationalité anglaise. La Belgique, pour voir préférer souvent son pavillon neutre, doit modifier, comme la proposition vous en est faite, sa loi relative aux lettres de mer; elle doit aussi améliorer sa législation sur la propriété et l'engagement des navires dans le sens du *Mortgage* anglais. Ces deux objets sont dignes de la sollicitude des Chambres.

(1) Voir Documents parlementaires, session 1868-1869, n° 103, p. 5, et n° 109, p. 4.
Discussion : Annales, 1868-1869, pp. 812 et suiv.

Les autres clauses de la convention approuvée le 23 janvier 1870 et rendues applicables à celle du 29 novembre de la même année sont, en général, reproduites dans le traité fait le 26 juin 1872 imprimé à la suite du présent exposé.

Ce traité conclu avec M. John Ryde qui est concessionnaire de la ligne du Brésil et de la Plata, a pour objet l'établissement d'un service régulier entre Anvers et Valparaiso, principal centre du commerce du Chili.

Dans les premiers mois de cette année, deux propositions ont été faites au Gouvernement : l'une par des armateurs d'Anvers, l'autre par M. Ryde. Le minimum postal demandé était le même, soit 500,000 francs.

Au point de vue des intérêts du Trésor public et du commerce, il n'était pas possible d'hésiter un instant ; la préférence devait être donnée au concessionnaire de la ligne du Brésil, par des raisons péremptoires.

En fusionnant l'entreprise nouvelle avec celle qui est régulièrement exploitée et en confondant en un seul minimum postal la subvention éventuelle réclamée de l'État, on assurait par de puissantes garanties le maintien et la bonne exploitation de l'une et de l'autre ; on doublait, en même temps, pour le rendre bi-mensuel, le service sur le Brésil et la Plata. On allégeait notablement l'exécution des engagements financiers du Trésor, puisque la prospérité postale de l'une des lignes doit réduire le minimum garanti pour l'autre.

C'eût été, sinon une violation directe du contrat, du moins une sorte de déloyauté et, en même temps, une fausse combinaison financière, de susciter, aux dépens du Trésor, une concurrence à la ligne du Brésil. Aussi, le demandeur en concession, autre que le concessionnaire de ce service, consentait-il à ne faire relâche dans les ports de la côte orientale de l'Amérique du Sud que pour prendre du charbon. Cette condition imposée pour ainsi dire par la préexistence du service vers le Brésil était, sans nul doute, inspirée par un sentiment de loyauté, mais elle aurait eu pour le Trésor et pour le développement de nos relations commerciales de déplorables conséquences. La ligne pour laquelle on demandait un minimum postal de 500,000 francs n'aurait pu accepter pour Rio de Janeiro, Montevideo ou Buenos-Ayres, ni une lettre, ni un voyageur, ni un colis. Séparés, les deux services restaient mensuels et le tiers au moins des occasions d'expédier ou de recevoir des marchandises ou des correspondances ou de faire des voyages, était perdu.

Nous avons donc engagé avec M. John Ryde, pour l'établissement de la ligne du Pacifique, la négociation qui s'est terminée par la signature du contrat soumis aujourd'hui à votre ratification. Nous l'avons fait par les motifs qui viennent d'être indiqués et parce que l'utilité de la ligne d'Anvers à Valparaiso nous a paru pleinement démontrée.

Les deux services sont réunis. Chacun est mensuel. Les escales obligatoires sont, pour le service du Chili : Falmouth, Lisbonne, Saint-Vincent, Rio-Janeiro, Montevideo, Sandy-Point, Coronel ; pour le service du Brésil : Falmouth, Saint-Vincent, Rio-Janeiro et Montevideo, avec réexpédition sur Buenos-Ayres. — Lisbonne et Bahia pour la sortie, Santos et Bahia pour le retour, sont les escales facultatives.

La durée réglementaire du trajet d'Anvers à Valparaiso est à l'aller de quarante-cinq jours, au retour de quarante-sept. D'Anvers à Buenos-Ayres, le trajet devra

se faire normalement en trente-cinq jours à l'aller et en trente-sept jours au retour (au lieu de quarante-deux et quarante-quatre jours accordés actuellement) lorsque le matériel employé à la ligne du Brésil pourra être renouvelé ou réformé.

Ces vitesses correspondent respectivement à dix nœuds et à neuf nœuds à l'heure.

Le traité est fait pour quinze ans, avec faculté réciproque de résiliation ou de continuation après ce terme.

Le *minimum* postal, garanti pour les deux lignes réunies, est de 750,000 francs pendant les huit premières années et de 700,000 francs pour les sept années suivantes.

L'excédant est retenu en remboursement des avances du Trésor.

Les navires doivent être de construction parfaite, pouvoir rivaliser avec les meilleurs paquebots étrangers, obtenir la cote la plus élevée du Lloyd anglais. Le tonnage utile doit être de 4,000 tonnes au moins pour la ligne du Chili, et de 2,000 pour celle du Brésil.

Telles sont les conditions principales du contrat.

Existe-t-il un intérêt national assez important pour justifier cette intervention éventuelle du Trésor public?

Sans doute jusqu'aujourd'hui les relations postales directes entre la Belgique et le Chili, n'ont pas acquis une grande importance, mais la cause en est précisément l'absence d'un service régulier. En prenant sur le continent l'initiative de la création de ce service, nous avons le droit d'espérer que les relations de l'Europe centrale et du Nord emprunteront immédiatement cette voie nouvelle.

Notre commerce avec le Chili et le Pérou (1) se fait actuellement en grande partie par des intermédiaires, faute de moyens directs et suffisants.

La partie de nos relations qui est connue par nos états de douanes (et c'est probablement la moindre) offre déjà, malgré les conditions mauvaises où nous sommes pour les transports, une importance réelle.

Voici les chiffres généraux :

Chili et Pérou.	Exportations belges.	Importations en Belgique.
1862.	4,539,000	12,477,000
1863.	6,135,000	18,561,000
1864.	4,978,000	20,722,000
1865.	4,250,000	2,921,000
1866.	4,676,000	18,381,000
1867.	5,066,000	14,137,000
1868.	4,494,000	18,890,000
1869.	2,895,000	20,745,000
1870.	4,217,000	22,946,000
1871.	4,516,000	10,675,000

(1) La voie de Panama sera suivie pour les correspondances en destination ou originaires des ports de la côte occidentale de l'Amérique du Sud jusqu'à Callao (12 degrés de latitude Sud). Au delà, c'est la voie exclusivement maritime, par le détroit de Magellan, qui sera préférée. Pour les marchandises, au contraire, il est permis de compter, au profit de cette dernière voie, sur une partie au moins des relations avec les ports du Pérou.

Nos exportations vers ces contrées se composent principalement d'objets manufacturés.

L'établissement d'un service direct entre Valparaiso et Anvers permettra de faire de ce dernier port un des entrepôts européens pour le cuivre du Chili. L'exportation de ce métal en barres ou mattes et des minerais de cuivre de ce pays, en 1869, a été à peu près de soixante millions de francs. Les tentatives faites pour implanter en Belgique l'industrie du cuivre ont été infructueuses. Désormais, elles pourront être renouvelées avec succès.

Ce n'est donc pas seulement un accroissement de relations postales que nous avons le droit d'attendre de la création de la ligne du Chili ; c'est aussi et surtout la formation d'un courant de transports de l'Europe continentale vers ces régions, un développement de l'exportation de nos produits fabriqués, des facilités et des moyens de prospérité pour nos industries, une plus grande activité des affaires commerciales, des transports considérables et productifs pour nos chemins de fer.

Les Chambres, nous n'en doutons pas, apprécieront l'utilité de l'entreprise à laquelle l'État offre un appui nécessaire, dans des limites bien définies.

Déjà l'un des navires qui doit desservir la ligne, si la convention du 26 juin est approuvée, a été lancé, et le concessionnaire, en informant le Gouvernement de ce fait, a demandé à bon droit, lorsqu'il fait de sérieux efforts pour inaugurer promptement le service, malgré le prix élevé des constructions navales, que le projet fût soumis aux Chambres dès la reprise de leurs travaux, et que la solution fût obtenue le plus tôt possible.

Il se produit, depuis quelques années, deux faits remarquables : l'extension relative de la navigation à vapeur, l'augmentation du tonnage des navires. Notre marine n'est point en rapport avec l'importance de nos affaires et de nos relations commerciales ⁽¹⁾ : nous n'avons pas notre juste part dans les bénéfices de la grande industrie des transports maritimes. Toutefois, une certaine amélioration semble se manifester par les demandes assez fréquentes de nationalisation de navires, surtout de navires à vapeur. Il faut seconder ce mouvement par le progrès de nos lois et de nos habitudes, si nous ne voulons pas perdre ou voir réduire, au profit de nos concurrents plus actifs ou plus habiles que nous, la part qui, légitimement, nous revient dans les affaires commerciales de l'Europe ; il faut aviser surtout à installer et à outiller notre principal port de commerce, de manière à pouvoir accueillir comme ils doivent l'être tous les navires de ces grandes lignes transatlantiques. Il y a là un intérêt national de premier ordre.

Le Ministre des Travaux Publics,

F. MONCHEUR.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

(1) Le mouvement général de notre commerce en 1871 est de 4 milliards 497 millions, soit 1 milliard 215 millions de plus qu'en 1870. Progression : 37 p. % d'une année à l'autre.

PROJET DE LOI.



ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, saluts.

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux Publics
et 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 Travaux Publics :

ARTICLE PREMIER.

Est approuvée la convention conclue, le 26 juin 1872, entre
le Gouvernement et le sieur John Ryde, armateur à Londres,
pour l'établissement et l'exploitation de lignes de navigation
à vapeur d'Anvers à Valparaiso et d'Anvers au Brésil et à
La Plata.

ART. 2.

Des modifications à cette convention pourront être admises
de commun accord, sauf en ce qui concerne le minimum
postal.

Donné à Ardenne, le 12 novembre 1872.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

F. MONCHEUR.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

CONVENTION

*pour l'établissement d'un service régulier de navigation entre Anvers
et Valparaiso et Anvers et Buenos-Ayres.*

Entre : 1° le Gouvernement belge, représenté par M. le Ministre des Travaux publics, agissant de concert avec MM. les Ministres des Finances et des Affaires Étrangères;

Et 2° M. John Ryde, armateur, demeurant dans la cité de Londres, Fenchurch street, 155, représentant la maison Ryde et C^e, de Londres,

Il a été convenu ce qui suit :

Concession des services.

ART. 1^{er}. Le Gouvernement belge accorde à la maison Ryde et C^e la concession de deux services de navigation à vapeur, l'un entre Anvers et Valparaiso et l'autre entre Anvers et Buenos-Ayres, et ce aux clauses et conditions stipulées ci-après.

Objet de l'entreprise.

ART. 2. *A.* L'entreprise a pour objet l'établissement et l'exploitation :

1° D'une ligne mensuelle de navigation à vapeur entre Anvers et Valparaiso, avec escales à Falmouth, Lisbonne, Saint-Vincent, Rio-Janeiro, Montevideo Sandy-Point, Coronel et, au besoin, un autre port dans l'Océan Pacifique, selon qu'il sera jugé utile pour l'exploitation du service ;

2° D'une ligne semblable et également mensuelle entre Anvers et Buenos-Ayres, avec escales à Falmouth, Saint-Vincent, Rio-Janeiro et Montevideo.

B. Ces services seront affectés spécialement au transport des dépêches postales à échanger entre l'office des postes de Belgique, d'une part, et les offices des postes des États desservis par les paquebots de l'entreprise, d'autre part.

C. Ils pourront aussi se charger du transport des dépêches postales entre les différents ports de la route qu'ils desservent. Dans ce cas, le commandant du bord devra tenir attachement du nombre des malles ou dépêches qui lui auront été remises, avec indication de leur origine et de leur destination. A son arrivée à Anvers, il remettra au commissaire du Gouvernement un rapport spécial contenant l'indication exacte et détaillée des malles ou dépêches qu'il aura ainsi transportées.

D. Lesdits services transporteront également des passagers et des marchandises.

E. Comme les paquebots de l'entreprise desservant la ligne d'Anvers à Valparaiso ne remonteront pas jusqu'à Buenos-Ayres, il est convenu que les dépêches postales belges, les marchandises et les passagers à destination de ce

port seront débarqués à Montevideo et réexpédiés de là à Buenos-Ayres, aux frais des concessionnaires.

Embarquement de marchandises à Londres.

ART. 3. *A.* Aussi longtemps que la place d'Anvers ne fournira pas un trafic de marchandises suffisant pour alimenter les deux lignes faisant l'objet de la présente concession, il sera permis aux concessionnaires d'embarquer à Londres sur leurs paquebots, pour le voyage de sortie d'Anvers, une partie de marchandises, de manière à assurer pour chaque départ, autant que possible, une cargaison complète.

B. Cette autorisation est accordée sous la réserve expresse qu'il ne doive en résulter aucun retard dans les départs d'Anvers aux dates fixées en vertu de l'art. 7 ci-après, et que les paquebots soient à quai au port d'Anvers assez tôt pour charger tout le fret engagé à ce port.

C. Il est en outre expressément entendu que la préférence devra toujours, autant que possible, être accordée aux marchandises d'Anvers. A cet effet, l'agence d'Anvers devra faire connaître à celle de Londres, par télégraphe, au plus tard dix jours avant celui fixé pour le départ d'Anvers, la quantité des marchandises engagées déjà et celle qu'elle prévoirait pouvoir être engagée encore, en tenant compte de l'expérience faite à cet égard. Au besoin, les agences de Londres et d'Anvers continueront à échanger des communications télégraphiques jusqu'au moment du départ du bateau de Londres, pour se faire connaître le fret offert de part et d'autre.

D. Si les obligations imposées aux concessionnaires par le présent article n'étaient pas strictement accomplies, le Gouvernement aurait le droit d'interdire cette escale préalable à Londres.

Escales facultatives.

ART. 4. *A.* Indépendamment des escales déterminées aux art. 2 et 3 de la présente convention, les concessionnaires sont autorisés à faire relâcher les navires de la ligne d'Anvers à Buenos-Ayres, en tant que cela serait reconnu nécessaire pour compléter leur chargement, pour les voyages de sortie à Lisbonne et à Bahia, et pour les voyages en retour à Santos et à Bahia.

B. Le cas échéant, les concessionnaires devront donner avis de ces escales au Ministre des Travaux Publics au moins quinze jours avant le départ d'Anvers du paquebot qui les effectuera.

Escales ou relâches nouvelles.

ART. 5. *A.* Le Ministre des Travaux Publics pourra autoriser les concessionnaires à faire relâche dans d'autres ports étrangers pour y prendre et y déposer des voyageurs, des marchandises et des dépêches postales. Il pourra aussi leur imposer de faire escale dans des ports où il le jugerait le plus utile aux intérêts postaux, pour autant qu'il n'en puisse résulter des inconvénients graves dans le service, ni de préjudice sérieux pour l'entreprise.

B. Les paquebots ne peuvent faire escale ou relâche en d'autres points que ceux admis par l'Administration ou désignés d'office par elle, comme il est dit ci-dessus.

C. De même, il est interdit aux concessionnaires d'embarquer ou de débarquer des voyageurs, des marchandises ou des dépêches postales, ailleurs que dans les ports de relâche réglementaires.

D. Si les paquebots se trouvaient forcés de relâcher sur d'autres points que ceux indiqués, le cas de force majeure (art. 49) devrait être constaté au journal du bord et signé par le capitaine et les officiers, tel que cela est prescrit en matière commerciale.

E. Enfin, si la relâche avait lieu dans un port où l'Etat belge est représenté, le journal du bord devrait être visé par son consul.

Pavillon.

ART. 6. Les navires à employer pour l'exécution du service pourront être de nationalité belge ou anglaise.

Jours et heures de départ.

ART. 7. A. L'Administration aura le droit, les concessionnaires entendus, de fixer tels jours et heures de départ des points extrêmes, qu'elle jugera le mieux convenir au transport des malles (art. 49).

B. Elle pourra toujours modifier ces jours et heures en prévenant les concessionnaires au moins quatre-vingt-dix jours à l'avance.

Départ retardé pour attendre les dépêches.

ART. 8. A. Le départ des paquebots de l'un des ports d'Anvers, de Rio de Janeiro, de Montevideo, de Buenos-Ayres, de Valparaiso ou de tout autre port d'escale admis ou prescrit en exécution des art. 2, 3, 4 et 5, ne pourra avoir lieu avant l'embarquement des dépêches postales à destination respectivement des États de l'Amérique du Sud desservis par les concessionnaires ou de la Belgique et du continent européen, empruntant cette voie de communication, ensuite d'arrangements particuliers qui interviendraient entre, soit les offices postaux, soit ces États.

B. Toutefois, le départ ne pourra être retardé de plus de douze heures par voyage, sans le consentement des concessionnaires, représentés, 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'auront droit à aucune indemnité quelconque du chef de ce retard, qui devra être mentionné sur le journal du bord et sur la feuille de route accompagnant les dépêches.

Durée du trajet.

ART. 9. A. Les traversées devront s'effectuer dans les délais suivants, y compris les temps d'escale, savoir :

1^o LIGNE DU CHILI.

D'Anvers à Valparaiso, en quarante-cinq jours ;

De Valparaiso à Anvers, en quarante-sept jours.

Il est toutefois entendu que, lorsque les limites fixées ci-dessus auront été dépassées, on décomptera, pour l'application des amendes, le temps de mouillage forcé que les paquebots auraient dû subir dans le détroit de Magellan, et le temps employé pour la traversée de la rade de Flessingue à Anvers et *vice-versâ*, le tout suivant constatation au journal du bord.

2^o LIGNE DE LA PLATA.

D'Anvers à Buenos-Ayres, en trente-cinq jours ;

De Buenos-Ayres à Anvers, en trente-sept jours, plus deux jours pour chacune des escales éventuelles autorisées par l'art. 4 précédent.

B. Il est convenu, comme disposition transitoire, que les délais précédemment fixés pour la ligne de la Plata, soit quarante-deux jours au départ et quarante-quatre au retour, seront maintenus jusqu'au moment où l'accroissement du trafic aura permis aux concessionnaires de renouveler ou de réformer tout le matériel qui est affecté aujourd'hui au service de la ligne.

Transport gratuit des malles.

ART. 10. *A.* Les concessionnaires sont tenus de transporter les malles, non-seulement sur les lignes d'Anvers à Buenos-Ayres et d'Anvers à Valparaiso et *vice-versâ*, mais 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 maintiendraient ces lignes.

B. Par malles ou dépêches postales, on entend :

1^o Tous coffres, valises, sacs, paquets de lettres, échantillons, feuilles, papiers, livres ou journaux et tous autres 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^o Tous coffres, valises et sacs vides ayant servi au transport des malles.

Limitation des dépêches à remettre aux concessionnaires.

ART. 11. *A.* L'Administration remettra aux paquebots des concessionnaires les correspondances postales portant en suscription la recommandation d'expédier par la ligne dont ils ont l'entreprise, 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 aux services des concessionnaires toutes les correspondances intérieures, 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.

Faculté de résiliation.

ART. 12. *A.* Dans le cas où les concessionnaires resteraient en défaut de remplir les obligations qui leur incombent en vertu de la présente convention, ou de toute autre à intervenir ensuite de celle-ci, le Gouvernement pourra résilier ces conventions. Au préalable, il sera adressé aux concessionnaires une mise en demeure en due forme, afin de les mettre à même de présenter leurs moyens de justification, s'il y a lieu.

B. Si les justifications ne sont pas produites dans un délai de huit jours à compter de la mise en demeure, ou si elles sont jugées insuffisantes, la convention sera résiliée de plein droit.

Durée de la convention.

ART. 13. *A.* La présente convention est conclue pour un terme de quinze années consécutives qui commenceront à courir au 1^{er} juillet 1873, époque à laquelle le service des deux lignes devra être organisé d'une manière complète, sauf le cas de force majeure dûment constaté, tels que grèves d'ouvriers, etc.

B. A l'expiration de ce délai de quinze années, la convention restera exécutoire dans toutes ses dispositions, à moins que l'une ou l'autre partie n'ait fait connaître son intention d'en faire cesser les effets.

C. La partie qui usera de la faculté de résiliation, soit à l'expiration des quinze premières années, soit pendant les années subséquentes, signifiera un simple renon, en observant un délai de douze mois.

D. Il sera loisible aux concessionnaires de commencer le service d'Anvers à Valparaiso le 1^{er} janvier 1873, ou plus tôt si c'est possible, en organisant un départ seulement de deux mois en deux mois jusqu'au 1^{er} juillet de la même année.

Pour ce service spécial il sera alloué aux concessionnaires, à titre de garantie d'un minimum de produit postal, une somme de 125,000 francs.

E. Si cependant il était effectué moins de trois départs avant le 1^{er} juillet 1873, il ne serait dû pour chaque départ qui aurait eu lieu qu'une somme de fr. 44,666-66. Pareille somme serait payée pour chaque départ fait éventuellement en plus que trois, mais sans excéder six avant ladite date.

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

ART. 14. *A.* Le Gouvernement abandonne aux concessionnaires la totalité de la taxe de poste revenant au Trésor national de Belgique pour les correspondances dont ils auront effectué le transport par leurs paquebots, tant en ce qui regarde les correspondances originaires ou à destination de la Belgique, que pour celles provenant ou à destination des pays étrangers.

B. Le tarif des prix à percevoir et dont le montant est attribué aux concessionnaires ne formera qu'un ensemble comprenant :

1° La taxe de mer ;

2° La taxe territoriale de la Belgique ou la taxe de transit belge due par les offices étrangers.

C. Le Gouvernement garantit aux concessionnaires un minimum annuel de produit postal de 750,000 francs pendant les huit premières années de l'exploitation, et de 700,000 francs pendant les années subséquentes.

D. Cette garantie cessera ses effets à partir du jour où il sera constaté que les recettes postales aliénées au profit des concessionnaires auront atteint la somme précitée pendant une période de trois années consécutives et, dans ce cas, elle ne pourra plus être rétablie ultérieurement.

E. Dès que les produits dépasseront le minimum garanti, l'Administration retiendra au profit du Trésor toutes sommes excédant cette limite, jusqu'à concurrence des sommes parfaites antérieurement par l'État.

F. Il est entendu que l'on portera en déduction du minimum garanti par le Gouvernement, les produits postaux afférents à tout transport de malles effectué par les paquebots des concessionnaires.

Le Gouvernement se réserve de stipuler, à cet égard, par des conventions spéciales, chaque fois qu'il y aura lieu d'octroyer aux concessionnaires le droit de faire escale dans un port intermédiaire.

Justification des recettes et dépenses.

ART. 15. Les concessionnaires seront tenus, à toute réquisition, de donner communication au commissaire du Gouvernement à Anvers (art. 38), ou à tout autre fonctionnaire de l'administration que le Ministre des Travaux Publics jugera bon de déléguer, et de lui permettre de prendre connaissance de tous les registres, attachements et écritures de l'entreprise, ainsi que des marchés, contrats, conventions, etc., relatifs 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.

Remboursement des taxes de pilotage, de feux et fanaux.

ART. 16. Les taxes de pilotage, de feux et fanaux, perçues par l'État belge, tant à l'entrée qu'à la sortie des paquebots-poste, seront remboursées aux concessionnaires à l'expiration de chaque trimestre, sur la production des quittances des sommes qu'ils auront payées de ce chef.

Liquidations.

ART. 17. A. Le payement des sommes dues aux concessionnaires sera ordonné à leur profit, trimestriellement, 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 payements 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.

Transports interdits.

ART. 18. 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. 19. Les avantages pécuniaires et tous autres assurés à l'entreprise seront suspendus pendant toute la durée des interruptions du 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. 20. Moyennant les produits postaux qui leur sont abandonnés et garantis, moyennant les droits à leur rembourser et les autres 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, seront mises à leur charge.

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

ART. 21. 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 et des marchandises entre la Belgique et les États desservis par leurs paquebots.

B. Il leur sera accordé, à cet égard, les mêmes avantages qu'aux compagnies d'exploitation 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 Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos-Ayres et Valparaiso, que ceux-ci lui remettront.

C. Le Gouvernement belge prêtera, 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, en lui facilitant le moyen de réaliser un produit postal supérieur au minimum garanti.

D. De plus, le Gouvernement belge s'engage à faire des démarches près du Gouvernement du Chili, afin d'obtenir de celui-ci l'allocation d'une subvention pécuniaire au profit de l'entreprise, ainsi que tous autres avantages qui pourraient lui être accordés.

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

ART. 22. A. Le Gouvernement se réserve le droit de s'entendre avec les États desservis par l'entreprise, pour faire surveiller sur leur territoire et par

leurs agents, l'exécution de la présente convention et des conventions à intervenir éventuellement entre l'office des postes belge 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 Travaux Publics, 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 de conventions à intervenir.

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

ART. 23. *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. Il est entendu toutefois que tout changement qui pourrait avoir lieu dans la composition de la maison Ryde et C^e ou dans le nombre de ses associés ne sera point considéré comme tombant sous l'interdiction portée par le paragraphe précédent, et, de plus, que ladite maison Ryde et C^e aura toute latitude pour organiser la gérance et l'administration de l'entreprise de telle manière qu'elle le jugera utile pour les intérêts de celle-ci.

Distinction entre les entreprises.

ART. 24. En outre, 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.

Election de domicile.

ART. 25. Pour l'exécution de la présente convention, les concessionnaires font élection de domicile chez M. Brugman fils, banquier, rue d'Arenberg, n° 9, à Bruxelles, 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 clauses et conditions de la présente convention et de toutes conventions ou arrangements qui interviendraient entre parties.

Cautionnement.

ART. 26. *A.* Les concessionnaires déclarent affecter à l'exécution des présentes et des arrangements à intervenir par la suite entre parties, les cent mille francs qu'il ont versés au Trésor belge, le 9 février 1800 soixante-onze.

B. Après douze mois de service régulier et irréprochable, le Ministre pourra, s'il le juge convenable, ordonner la restitution de ce cautionnement. Il le pourra immédiatement si, avant l'expiration de l'année, les concessionnaires obtiennent des lettres de mer belges.

Qualité des paquebots. — Améliorations.

ART. 27. *A.* 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 sécurité. Ils devront pouvoir rivaliser, à tous égards, avec les paquebots-postaux étrangers des services les mieux desservis vers les mêmes parages et être classés à la cote la plus élevée au Lloyd anglais.

B. Les concessionnaires seront tenus, à l'occasion des grandes réparations et des renouvellements que nécessiteront leurs navires, machines et appareils, d'introduire les procédés nouveaux et améliorations recommandés par l'expérience et pouvant contribuer à un meilleur fonctionnement du service.

Obligation d'avoir toujours des navires en bon état.

ART. 28. *A.* Pendant toute la durée du traité, les concessionnaires seront tenus de justifier, à toute réquisition du Ministre des Travaux Publics, de la possession du nombre de paquebots en bon état de navigation nécessaires pour assurer, par tous les temps et en toute éventualité, un service régulier de navigation, conformément à la présente convention.

B. Ces paquebots auront une capacité d'au moins 4,000 tonnes utiles pour la ligne d'Anvers à Valparaiso et de 2,000 tonnes utiles pour la ligne d'Anvers à Buenos-Ayres.

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

Remplacement des navires perdus ou mis hors d'usage.

ART. 29. Les concessionnaires seront tenus de remplacer définitivement, dans le délai de douze mois au plus tard, tout navire qui viendrait à se perdre ou à être mis hors d'usage et, 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.

Certificat de navigabilité des paquebots et leur examen éventuel par une commission.

ART. 30. *A.* Le Ministre des Travaux Publics aura le droit d'exiger que, avant

d'entreprendre le voyage, les paquebots destinés par les concessionnaires à l'exécution du service, soient munis d'un certificat de navigabilité délivré par les experts du tribunal de commerce d'Anvers, conformément à la loi.

B. Le Ministre pourra aussi exiger qu'aucun paquebot de l'entreprise ne soit affecté au service qu'après avoir été examiné et reçu par une commission spéciale nommée par lui.

C. Cette commission examinera, en outre, l'inventaire du bord et pourra exiger qu'il soit complété. Cet inventaire, arrêté par elle, devra toujours être tenu au courant.

Installation à bord des paquebots.

ART. 31. 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 nécessaires aux passagers; les installations seront pourvues de tous les objets nécessaires à l'usage des voyageurs.

Principaux objets dont les paquebots doivent être pourvus.

ART. 32. 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 d'un paquebot classé à la cote supérieure; 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. (Art. 30.)

B. Les ancres, les câbles, les chaînes et autres objets en fer auront des 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. 33. 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. 34. A. Chaque paquebot devra embarquer, outre l'approvisionnement de combustible jugé nécessaire pour les besoins du voyage, 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. 35. *A.* Les paquebots, leurs machines et chaudières, ainsi que leurs objets d'armement, devront être tenus en état constant de bon entretien.

B. Les inspections seront faites par tels agents que le Ministre des Travaux Publics 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. 36. Les paquebots seront conduits par des officiers et mécaniciens remplissant les conditions d'aptitude prescrites par les lois et règlements du pavillon, 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.

Traitement et plaintes des passagers.

ART. 37. Les passagers seront traités convenablement. 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 jugera s'il y a lieu d'en référer au Ministre des Travaux Publics.

Commissaire du Gouvernement.

ART. 38. *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, toute visite et vérification 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, endéans les quarante-huit heures, au Ministre des Travaux Publics, de sa réquisition et de la suite qui y aura été donnée.

Visite des paquebots avant chaque départ.

ART. 39. 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 convoquerait immédiatement la commission de surveillance ou en référerait au Ministre des Travaux Publics. Faute par les concessionnaires d'obtempérer, endéans 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. 40. Au moment du départ d'un paquebot, le tirant d'eau fixé pour la pleine charge sera vérifié par les soins du commissaire du Gouvernement ou de tout autre fonctionnaire désigné par le Ministre.

Communication obligée du journal du bord.

ART. 41. Le commissaire du Gouvernement et les fonctionnaires des postes pourront toujours exiger la communication du journal du bord. A l'arrivée à Anvers de chaque paquebot des concessionnaires, le commandant du bord est tenu d'adresser au Ministre des Travaux Publics 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).

Commission de surveillance.

ART. 42. A. Une commission de surveillance, composée de personnes appartenant à la marine, à l'administration et au commerce, pourra être instituée au port d'Anvers par le Ministre des Travaux Publics, s'il le juge nécessaire.

B. Dans les visites et vérifications que le commissaire du Gouvernement fera à bord des paquebots, suivant le droit qui lui est attribué par l'art. 38, il pourra réclamer le concours de chacun des membres de la commission. De leur côté, ceux-ci pourront, 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, ils feront dresser procès-verbal par le commissaire et viseront ce document. Le commissaire prescrira ou prendra ensuite les mesures justifiées par les faits constatés à charge des concessionnaires.

C. La commission pourra aussi être appelée à se prononcer sur les décisions ou réquisitions du commissaire dont les concessionnaires croiraient devoir appeler devant elle ou que le Ministre jugerait utile de soumettre à son avis.

D. A défaut de cette commission, les réclamations que les concessionnaires croiraient avoir à faire devront être adressées par eux directement au Ministre des Travaux Publics, sans délai et, dans toute éventualité, endéans les huit jours du fait qui les motiverait, à moins que le fait ne se soit produit en cours de voyage ou en Amérique et, dans ce cas, endéans les huit jours de l'arrivée à Anvers. Passé ces délais, elles seront réputées non avenues.

Libre passage d'un agent en mission.

ART. 43. A. Le commissaire du Gouvernement de même que tout autre agent que le Ministre des Travaux Publics commettrait — conformément aux présentes — pour surveiller et assurer l'exécution des dispositions contractuelles

intervenues entre l'Administration 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 quinze jours à l'avance.

C. 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.

D. Ces agents et personnes seront traités à bord comme passagers de première classe, et les frais de table seront seuls à charge de ceux dont il est parlé au paragraphe *B.*

Agents des postes à bord.

Art. 44. 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 première 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.

II. 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. 45. 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 les capitaine et 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'art. 50.

Malles confiées au capitaine.

ART. 46. *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 charge pour le Gouvernement.

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

Amende et indemnité en cas de perte de dépêches.

ART. 47. 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 cent 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 de valeurs ou de retards.

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

ART. 48. *A.* Il ne sera reçu à bord que les dépêches et correspondances remises à l'agent des postes pour entrer dans le service postal, les papiers de service comprenant les connaissements et les expéditions des navires, ainsi que la correspondance des concessionnaires avec leurs agents, et de ceux-ci avec eux. Les lettres et paquets formant cette correspondance devront être placés sous bandes, mais resteront entre les mains du capitaine.

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. Conformément aux dispositions de la loi en date du 29 avril 1868, 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 Travaux Publics, devrait être destitué, sans préjudice des peines qu'il aurait encourues.

Pénalités. — Cas de force majeure.

ART. 49. Les concessionnaires seront passibles, en cas d'inexécution de leurs obligations contractuelles, des amendes déterminées ci-après :

A. Pour retard dans le départ d'un paquebot, mille francs par jour. Au delà de trois jours, l'amende sera doublée. Ces amendes seront respectivement portées à deux mille et quatre mille francs, s'il est prouvé que le retard a eu pour cause l'embarquement tardif des marchandises, des voyageurs ou des dépêches.

Si le départ d'un paquebot était retardé de plus de vingt-quatre heures, le commissaire du Gouvernement et, à son défaut, les agents des postes pourront prendre, aux frais des concessionnaires et à leurs risques et périls, toutes les mesures nécessaires pour assurer le service des malles par la voie et les moyens les plus rapides.

B. Pour retard au delà du temps fixé (art. 9) dans l'arrivée des paquebots au port de destination, trois cents francs par jour. Au delà de trois jours, l'amende sera doublée. Aucune amende ne sera appliquée quand il sera dûment constaté et justifié que le retard, soit au départ, soit à l'arrivée, provient de cas de force majeure, tels que blocus, capture, perte ou avaries d'un steamer, relâche forcée pour cause de tempête, empêchement par les glaces ou épuisement du combustible et des approvisionnements, s'il est démontré qu'il a été satisfait à l'obligation résultant de l'art. 34 ci-dessus, ou toutes autres circonstances réputées par la loi cas de force majeure.

C. Pour toute relâche non justifiée par des circonstances de force majeure, une amende de deux mille francs. S'il a été embarqué ou débarqué des dépêches, des marchandises ou des voyageurs, cette amende sera portée à cinq mille francs.

D. Pour non-remplacement d'un paquebot dans le délai prescrit par l'art. 29, cinq cents francs par chaque jour de retard.

E. Pour retard dans l'exécution de toute injonction, leur transmise par M le Ministre des Travaux Publics, la commission de surveillance ou le commissaire du Gouvernement, en conformité des clauses et conditions de l'entreprise : deux cents francs par chaque jour de retard.

Règlement des amendes dues au Trésor.

ART. 50. *A.* Le montant des amendes sera déduit de plein droit sur les certificats de payment à émettre au profit des concessionnaires, ou, en cas d'insuffisance, soit versé au Trésor, par eux, sur réquisition de l'Administration, soit prélevé sur leur cautionnement, soit recouvré par voie judiciaire.

B. 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. Leur constatation seule suffira pour la mise en demeure des concessionnaires et les rendre passibles des amendes comminées par les présentes.

Contestation, jugement arbitral.

ART. 51. Il est entendu que toute contestation qui surviendrait entre parties au sujet de l'exécution des clauses de la présente convention, sera soumise à la décision de trois arbitres, dont deux à nommer respectivement par les deux parties en cause et le troisième par le président du tribunal de commerce d'Anvers.

La décision des arbitres est soumise au droit d'appel et de pourvoi en cassation.

Quai et hangar à mettre à la disposition des concessionnaires.

ART. 52. Le Gouvernement mettra à la disposition des concessionnaires, à Anvers, un quai convenable pour la station des paquebots, ainsi qu'un emplacement couvert propre à recevoir les marchandises arrivant et destinées pour les paquebots et à servir de dépôt pour les charbons à embarquer.

Facilités à accorder par la douane.

ART. 53. L'Administration des douanes prendra les mesures nécessaires pour faciliter, autant que possible, le transit des marchandises transportées ou à transporter par les navires de l'entreprise et pour assurer la prompte et facile perception des droits de douane dont seront passibles les marchandises importées.

Subventions des gouvernements étrangers.

ART. 54. Il est entendu que, si les concessionnaires venaient à obtenir d'un autre gouvernement une subvention pécuniaire à charge par eux de transporter gratuitement les correspondances postales, la disposition du § F de l'art. 14 ci-dessus n'en recevra pas moins sa stricte application.

Réserves pour la ratification de la convention.

ART. 55. A. La présente convention est conclue sous réserve d'approbation par les Chambres législatives belges.

B. Le Gouvernement s'engage à présenter un projet de loi à cette fin à la Législature dans la prochaine session de celle-ci.

C. Il est entendu que si la présente convention n'était pas ratifiée par les Chambres législatives belges, les conventions en date des 12 janvier 1870 et 29 novembre 1870, en vertu desquelles le sieur John Ryde exploite actuellement

une ligne de paquebots entre Anvers, le Brésil et la Plata, resteraient en vigueur dans toutes leurs dispositions jusqu'au terme qu'elles ont déterminé.

Annulation des conventions antérieures.

ART. 56. La présente convention, si elle est ratifiée par la Législature, remplacera et annulera, à partir du 1^{er} juillet 1800 soixante-treize, les conventions intervenues le 12 janvier 1870 entre le Gouvernement belge et la London Belgium Brazil and River Plate Royal Mail steam Ship Compagny limited, et le 29 novembre 1870, entre le même Gouvernement et le sieur John Ryde, pour l'établissement et l'exploitation d'une ligne de paquebots d'Anvers au Brésil et à la Plata.

Enregistrement.

ART. 57. Les frais de timbre et d'enregistrement au droit fixe, de la présente convention, sont à la 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 vingt-six juin 1800 soixante-douze.

F. MONCHEUR.

JOHN RYDE.

J. MALOU.

Enregistré à Bruxelles, le 11 septembre 1872. Vol. 21, folio 98, verso case 1.
Reçu en principal et additionnels, fr. 2-20.

Le Receveur,

DE RASSE.
