

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 7 JUILLET 1885.

---

Convention du 18 juin 1885, concernant le service postal d'Anvers au Brésil et à la Plata (1).

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. FRIS.

---

MESSIEURS,

Le 20 janvier 1876, il a été conclu par le Gouvernement et la firme Lamport et Holt une convention ayant pour but d'établir, entre Anvers et l'Amérique du Sud, un service postal régulier.

Le Gouvernement était soucieux d'établir des relations suivies avec le Brésil et la Plata et de fournir des débouchés nouveaux à l'industrie nationale et au commerce d'exportation.

C'est sous l'empire de ces préoccupations que la convention a été conclue.

Elle fut, jusqu'en 1883, exécutée de la part des concessionnaires au gré du Gouvernement.

C'est ainsi que l'honorable M. Saintelette, alors Ministre des Travaux publics, reconnaissait dans la séance du Sénat, le 30 mai 1879, que « les » griefs formulés contre la Compagnie chargée du service n'avaient rien de » sérieux et devaient être attribués plutôt à des armateurs concurrents qu'à » des négociants anversois ».

L'honorable M. Rolin-Jaequemyns, faisant l'intérim des Travaux publics, déclarait à la Chambre, en présentant la convention du 31 mars 1882, que « les concessionnaires s'acquittaient ponctuellement de toutes leurs obliga-

---

(1) Projet de loi, n° 171.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. FRIS, DE LAET, DELEBEQUE, WORSTES, DE DECKER et DE BRUYN.

» tions et que le service s'était accompli jusque-là, avec toute l'exactitude  
» désirable ».

En 1883, la régularité de la convention de 1876 fut contestée.

L'honorable M. Demeur, dans le rapport fait au nom de la section centrale chargée d'examiner le budget des non-valeurs et des remboursements pour l'exercice 1883, soutint que la convention de 1876 ne pouvait servir de base à la ristourne des droits de pilotage, feux et fanaux.

La discussion qui suivit ce rapport et celle du projet de loi tendant à l'approbation de la convention du 31 mars 1882, firent apparaître une vive opposition à l'organisation du service postal.

Le fond et la forme du contrat du 20 janvier 1876 furent l'objet d'un débat fort étendu.

L'adoption par la Chambre d'un ordre du jour de M. Pirmez vint clore le débat et fit sombrer le projet de loi, tout en réservant les diverses opinions au sujet de la validité de la convention de 1876.

La nouvelle convention rejetée, celle de 1876 continua à régir les parties. Elle devait, aux termes d'une déclaration précise de l'honorable M. Olin, Ministre des Travaux publics, recevoir une exécution loyale; mais, à la phase des prétendues concessions faites à MM. Lamport et Holt par les Ministres précédents, devait succéder celle de l'application rigoureuse.

M. Olin écrivait, en effet, le 29 avril 1883, à la Compagnie qu'à la suite des récents débats parlementaires, le Gouvernement était tenu d'apporter plus de rigueur que dans le passé à l'exécution du contrat.

Interpellé, dans la séance du 11 juillet 1883, par l'honorable M. Dansaert, sur les mesures prises par le Gouvernement vis-à-vis de la firme Lamport et Holt, M. Olin déclara que le Gouvernement était en désaccord avec la Compagnie sur la question du pavillon et de l'escale préalable à Londres, et ajouta que « si les concessionnaires croyaient que l'État excédait les limites » de son droit, c'était devant les tribunaux qu'ils auraient à plaider leur « cause ».

C'est là en effet que la discussion a été portée et l'État s'est trouvé engagé dans une double contestation judiciaire.

---

La première contestation concerne l'escale préalable à Londres.

« L'article 2, litt. E, du contrat donne à l'administration le pouvoir de  
» supprimer l'escale de Londres préalablement aux voyages de sortie  
» d'Anvers dès qu'elle constatera qu'il y a *aliment* suffisant dans ce port. Je  
» considère que cet aliment existe depuis plusieurs années. En conséquence  
» il y a lieu de supprimer désormais la susdite escale. »

C'est en ces termes que M. Olin, agissant comme chef du Département des Travaux publics, notifia sa décision à la Compagnie concessionnaire. Celle-ci contesta l'existence d'un aliment suffisant, mais, obligée de se soumettre

aux injonctions de l'administration, elle supprima, pour cette fois, l'escale de Londres et vint charger à Anvers le 22 juin 1883.

Le navire expédié directement de Liverpool partit d'Anvers avec 500 tonnes de marchandises environ et un vide de 1,550 tonneaux de 40 pieds anglais cubes.

Après avoir fait constater judiciairement cette situation, les concessionnaires assignèrent l'État en paiement de fr. 62,868-62 de dommages-intérêts ; c'était le montant obtenu par le tonnage non utilisé multiplié par le prix du fret moyen de Liverpool.

---

L'État soutint en justice son pouvoir absolu et discrétionnaire de constater, sans contradiction et sans contrôle, l'existence de l'aliment. Il prétendit, cette constatation ainsi faite, avoir le droit de contraindre la Compagnie à supprimer l'escale de Londres.

Cette prétention draconienne ne pouvait être admise.

Les termes de la convention, *aliment suffisant*, donnèrent lieu, quant à leur signification, à de longues controverses. Le tribunal d'Anvers, dans un jugement fortement motivé, après avoir recherché dans tous les éléments de la cause la commune intention des parties contractantes, avant de statuer au fond, ordonna, le 2 février 1884, une série de preuves et de constatations. S'il avait fallu y donner suite, il en serait résulté d'interminables discussions ! Les documents réclamés par le tribunal ne sont pas encore réunis !

Tel était, au 2 février 1884, l'état de la première contestation judiciaire.

---

Un second jugement est intervenu le 28 juin 1884. Celui-ci est relatif à l'emploi du *pavillon* par les steamers faisant le service de transport.

L'État soutenait qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1878, en vertu de l'article 5, litt. B, le service aurait dû être effectué exclusivement sous pavillon belge. La première contravention relevée sous ce rapport est celle mise à charge du *Leibnitz*, pour un voyage de Buenos-Ayres à Anvers, en août-septembre 1883.

Il ne peut être contesté que la plus grande tolérance avait été admise, quant au pavillon, par toutes les administrations antérieures, et M. Olin déclarait lui-même, le 11 juillet 1883, à la Chambre, « qu'il pourrait y » avoir lieu à négociations sur cet objet ».

Les rapports des négociateurs de l'acte du 24 janvier 1876 et les déclarations des honorables Ministres de l'époque, MM. Malou et Beernaert, démon-

trent que *la lettre* de la stipulation relative au pavillon ne concorde pas avec l'esprit qui a présidé à la rédaction.

Le tribunal d'Anvers s'en tint au texte et donna tort à la Compagnie. Sa décision est frappée d'appel.

A côté de ce double différend déjà porté en justice restait une troisième question qui séparait l'administration et les concessionnaires et devait donner lieu à un nouveau procès.

L'escale de Rio, obligatoire à *l'aller* et *au retour*, pouvait être brûlée à l'aller, sans donner lieu à l'amende de 10,000 francs (art. 47, litt. D), lorsque les provenances de ce port étaient, à Montevideo, soumises à quarantaine.

Le Gouvernement avait jusque-là accordé aux traversées, faites dans ces conditions sans escale à Rio, les mêmes avantages qu'aux autres voyages.

M. Olin crut que tel ne pouvait être le sens de la convention et il annonça l'intention de supprimer les divers faveurs pour chaque traversée faite sans desservir le port de Rio.

Cette fois encore, il ne semble pas que la pensée des contractants ait été d'en arriver à cette rigueur.

Les quarantaines sont normalement imposées pendant six mois en moyenne par an. Comment admettre que les concessionnaires se seraient privés des subsides pour toutes les traversées effectuées pendant la moitié de l'année et ce pour toute la durée du contrat, en restant exposés à payer des amendes !

La convention du 31 mars 1882 reflétait dans le même sens la pensée vraie des rédacteurs du premier contrat, tout en cherchant à remédier à la situation.

Pour éviter au commerce et à l'industrie les perturbations que le service mutilé par ces traversées incomplètes amenait infailliblement, l'honorable M. Rolin-Jacquemyns avait proposé, avant l'arrivée de M. Olin aux affaires, de doubler le service, mais la Société avait mis comme condition à cette modification une concession nouvelle de quinze ans et un minimum postal garanti de 525,000 francs. Cette combinaison est venu échouer devant les Chambres.

---

Deux procès engagés, un troisième à la veille de naître, des difficultés nouvelles peut-être résultant de l'esprit d'hostilité animant les parties, les intérêts publics et privés en souffrance, telle est bien la situation exacte que l'honorable M. Vandenpeereboom trouva à son avènement au pouvoir. L'attention du Gouvernement s'est bientôt portée de ce côté. On doit le féliciter d'avoir sans retard mis la main à l'œuvre pour aboutir à une solution favorable aux intérêts de l'État, acceptée par les concessionnaires et destinée à mettre fin, dans des conditions équitables, à des différends hautement préjudiciables au commerce et à l'industrie.

C'est à ce dernier point de vue qu'il importe d'examiner la nouvelle convention.

Il y a lieu d'observer avant tout que la convention laisse intacte la durée primitivement fixée par la concession.

I. *L'escale à Londres*, préalable au départ d'Anvers, est autorisée jusqu'à la fin du contrat (cinq ans et demi).

Les motifs du jugement d'Anvers contiennent des arguments sérieux en faveur des concessionnaires.

Le Gouvernement a reconnu, à bon droit, qu'il n'avait pas d'intérêt à supprimer l'escale; il a d'ailleurs garanti efficacement le service par la stipulation de fortes pénalités. Ces pénalités ont en vue d'éviter le moindre retard et d'empêcher qu'aucune marchandise reste en souffrance à Anvers.

II. *L'escale de Rio-de-Janciro* devient facultative au départ d'Anvers, moyennant la compensation dont il sera question plus loin.

De son côté, la Compagnie consent à réduire de trente heures par traversée la durée réglementaire, réduction portée à quarante-huit heures lorsque l'escale de Rio est supprimée. Il en résulte une diminution considérable dans le compte des primes de vitesse.

Pour faire droit aux intérêts engagés, le Gouvernement a prévu un service sur Rio, en dehors de tout subside ou avantage quelconque, chaque fois que les deux paquebots postaux du mois devraient supprimer l'escale de Rio.

III. La difficulté relative au pavillon a été tranchée par le tribunal d'Anvers au profit de l'État, mais reste soumise à l'examen de la cour d'appel.

Elle se trouve aplanie par la concession faite par l'État de n'exiger le pavillon belge que pour la moitié des voyages à l'aller.

L'État, se pénétrant des déclarations émanées de tous ceux qui avaient participé à l'élaboration de la convention, a cédé une partie des droits reconnus en première instance.

Nous pensons qu'il a sagement agi; il importe que l'État se montre scrupuleux observateur de sa parole et ne se restreigne pas strictement aux termes d'une stipulation peu en harmonie avec la pensée qui l'a dictée.

Toute transaction, mettant fin à un procès, amène nécessairement des concessions réciproques. Outre les avantages énumérés déjà, l'État en a obtenu un autre dans la liquidation de l'arriéré dû à la Compagnie, en faisant raccourcir de douze heures, pour le calcul des primes, la durée réglementaire de tous les voyages. Les concessionnaires renoncent aux intérêts sur les sommes dues depuis la mise en demeure et chaque partie payera ses propres frais de procès.

La transaction conclue est avantageuse aux yeux de la section centrale; elle approuve le Gouvernement d'avoir compris la nécessité de mettre un

terme à ces procès avec la firme Lamport et Holt, le jour où il se trouvait en présence de conditions favorables. Le Trésor public déboursa environ 450,000 francs de moins qu'il n'eût dû le faire si les procès eussent été perdus par lui.

L'Etat, certes, doit sauvegarder les intérêts publics, mais sa situation lui commande une circonspection et une prudence particulières dans l'intentement des actions judiciaires.

Il ne doit recourir à la justice que lorsque les moyens de solution amiable sont épuisés.

Plus que tout autre, il doit se montrer soucieux du respect de ses engagements; c'est là, comme le disait M. Pirmez, le 11 juillet 1883, la première condition du crédit public.

Ce double ordre d'idées a fait l'objet de diverses observations au sein de la section centrale; c'est pourquoi nous avons cru utile de le consigner dans ce rapport.

La convention proposée à la sanction des Chambres n'a donné lieu à aucune critique de la part des sections.

La section centrale conclut, à l'unanimité des voix, à l'adoption du projet de loi.

*Le Rapporteur,*

VICTOR FRIS.

*Le Président,*

P. TACK.



## ANNEXE.

### CONVENTION pour l'établissement et l'exploitation entre Anvers et l'Amérique du Sud d'un service postal de navigation à vapeur.

Entre : d'une part, MM. Jul. JANSSENS, Inspecteur général au Ministère des Travaux publics, A. MICHAUX, Inspecteur général des Postes, et J.-A. MICHEL, Capitaine-Lieutenant et Directeur de la Marine de l'État au dit Ministère, délégués aux fins des présentes et sous réserve de son approbation, par M. A. BEERNAERT, Ministre des Travaux publics ;

Et, d'autre part, M. John William HUNTER, courtier maritime, à Anvers, établi sous la raison sociale KENNEDY et HUNTER, fondé de pouvoirs, par acte authentique en date du 21 décembre 1873, dressé à Liverpool devant le notaire T. Georges DISMORE, pour traiter avec le Gouvernement belge au nom et pour compte de la Compagnie à responsabilité limitée de navigation à vapeur entre Liverpool, le Brésil et les États de la Plata, laquelle Compagnie est administrée par les membres de l'association constituée sous la firme LAMPORT et HOLT de Liverpool ;

Il a été convenu, après débat contradictoire, que le Gouvernement concède à la Compagnie prédésignée, qui accepte, l'établissement et l'exploitation, à ses frais, risques et périls, d'un service de navigation à vapeur, pour le transport des dépêches postales, des voyageurs et des marchandises, entre la Belgique et l'Amérique du Sud et vice-versa.

Les conditions arrêtées de commun accord et acceptées de part et d'autre pour régir cette concession sont les suivantes :

*(Il est entendu que chaque fois qu'il sera parlé, d'une part, du Gouvernement, du Ministre des Travaux publics ou de l'Administration, il s'agit des PREMIERS COMPARANTS ; et, d'autre part, quand l'on emploiera l'un des termes, la Compagnie, les Concessionnaires ou l'Entreprise, il s'agit des SECONDS COMPARANTS au présent acte.)*

#### Objet de l'entreprise.

ART. 1<sup>er</sup>. A. L'entreprise a pour objet de desservir régulièrement, à jour

fixe, sans interruption, par des navires à vapeur de toute première classe, les ports d'ANVERS, de RIO-DE-JANEIRO, de MONTEVIDEO et de BUENOS-AYRES, au moyen de trois départs par mois, tant à l'aller qu'au retour.

*B.* Toutefois, la Compagnie n'établira et n'exploitera qu'un service de quinzaine jusqu'à ce que le Gouvernement décide qu'elle doit mettre en activité le troisième service mensuel.

*C.* De son côté, le Gouvernement s'engage à ne pas exiger ce troisième service avant un délai de deux années, à partir de la date fixée pour la mise en vigueur des présentes, et à laisser au Concessionnaire, le cas échéant, dix mois francs entre la date de la notification de sa décision à ce sujet et celle de la mise en activité obligatoire du dit service.

*D.* Pendant la première période (service de quinzaine), il y aura donc régulièrement vingt-quatre (24) voyages par an, tant à l'aller qu'au retour, et pendant la seconde (service de dizaine), trente-six (36) voyages.

#### **Escale ou relâche. — Défense.**

**ART. 2. *A.*** Les paquebots de l'entreprise naviguant entre ANVERS et BUENOS-AYRES doivent faire relâche, à l'aller et au retour, à RIO-DE-JANEIRO et à MONTEVIDEO (art. 47, § *D*).

*B.* Le Ministre des Travaux publics peut autoriser la Compagnie à faire escale dans d'autres ports, ou lui imposer de faire relâche dans les ports où il le jugerait utile aux intérêts postaux, pourvu que dans l'un et l'autre cas la durée des traversées n'en soit pas augmentée. Et, afin de déterminer une base d'appréciation pour les décisions à prendre, les cas échéant, à cet égard, il est entendu qu'aucune escale supplémentaire ne sera autorisée, ni imposée, si elle nécessite que le navire s'écarte de plus de deux fois vingt-quatre heures de la route à suivre.

*C.* Il est absolument interdit à la Compagnie de faire faire relâche ou escale à ses paquebots, en d'autres points que ceux admis ou désignés d'office par l'Administration, conformément aux paragraphes *A* et *B* du présent article (art. 47, § *C*).

*D.* De même, il lui est interdit de débarquer ou d'embarquer des voyageurs, des marchandises ou des dépêches postales, ailleurs que dans les ports de relâche réglementaire (art. 47, § *C*).

*E.* Toutefois, les navires de la Compagnie peuvent, aussi longtemps que le Gouvernement ne constatera pas qu'il y a aliment suffisant au port d'ANVERS, aller prendre chargement à LONDRES, préalablement au voyage de sortie d'ANVERS, pour autant : 1° qu'il n'en doive résulter aucun retard dans les départs aux dates et heures qui seront fixées en exécution de l'article 4 ci-après; 2° que les paquebots de la Compagnie soient à quai au port d'ANVERS, prêts à embarquer le fret y engagé ou offert, au moins trois fois vingt-quatre heures avant celle fixée pour le départ. Il est aussi entendu que le fret offert à ANVERS aura toujours la préférence sur celui présenté à LONDRES ou sur toute autre place étrangère; que la Compagnie

se tient pour engagée, sous peine d'amende, de transporter tout le fret qui sera offert à ANVERS cinq jours avant le départ, à l'unique condition qu'il soit amené à quai ou sous le hangar de chargement, au moins quarante-huit heures avant celle fixée pour le départ (art. 47, § E); enfin, que la préférence sera également réservée au port d'ANVERS pour parfaire le chargement du navire. — Et si l'une quelconque des obligations imposées à la Compagnie par le présent paragraphe n'était pas strictement accomplie, le Gouvernement pourrait, immédiatement, interdire cette escale préalable au voyage de sortie, indépendamment des amendes encourues conformément à l'article 47.

F. Si un paquebot de la Compagnie se trouvait forcé de relâcher sur d'autres points que ceux admis ou désignés, le cas de force majeure devrait être constaté au journal du bord et signé par le capitaine et les officiers, tel que cela est prescrit en matière commerciale. Et si la relâche forcée avait lieu dans un port où l'État belge est représenté, le journal du bord devrait être communiqué sans délai au consul, qui a le droit de procéder à une enquête sommaire pour s'assurer de la réalité des faits, enquête dont il consigne, les cas échéant, les résultats sur le dit journal, avant d'y apposer son visa. Dans sa visite à bord, le consul peut se faire accompagner d'une personne compétente pour apprécier les circonstances et faits techniques invoqués au journal en vue de justifier la relâche forcée. Lorsqu'il juge cette enquête nécessaire, il est entendu qu'il doit y être procédé sur l'heure et qu'elle ne peut avoir pour conséquence de retarder le départ du paquebot de plus de douze heures, sans l'assentiment du commandant du bord.

#### **Pavillon.**

ART. 3. A. Les navires à employer pour l'exécution du service pourront être de nationalité belge ou anglaise.

B. Toutefois, endéans les deux ans des présentes, la Compagnie mettra sous pavillon belge des paquebots en nombre suffisant pour assurer le service de quinzaine et éventuellement le service de dizaine.

#### **Jours et heures de départ.**

ART. 4. A. L'Administration a le droit, la Compagnie concessionnaire entendue, de fixer tels jours et heures de départ des points extrêmes qu'elle jugera le mieux convenir au transport des malles.

B. Elle peut toujours modifier ces heures en prévenant la Compagnie soixante-dix jours à l'avance.

#### **Départ retardé pour attendre les dépêches.**

ART. 5. A. Le départ des paquebots de l'un des ports d'ANVERS, de RIO-DE-JANEIRO, de MONTEVIDEO et de BUENOS-AYRES ou de tout autre port

d'escale admis ou prescrit en exécution de l'article 2 qui précède, ne peut avoir lieu avant l'embarquement des dépêches postales à destination, respectivement, des États de l'AMÉRIQUE DU SUD ou de la BELGIQUE et du continent européen, empruntant les navires de la Compagnie ensuite d'arrangements particuliers qui interviendraient entre, soit directement les Offices postaux belges et étrangers, soit entre ceux-ci et les concessionnaires avec l'agrément du Gouvernement belge ou sous réserve de son approbation.

*B.* Toutefois, le départ ne peut être retardé de plus de douze heures par voyage, sans le consentement de la Compagnie, représentée éventuellement, soit par le commandant du bord, soit par tout autre agent à qui elle est tenue de déléguer ses pouvoirs à cette fin.

*C.* Elle n'a droit à aucune indemnité ou dédommagement quelconque du chef de ce retard, qui, le cas échéant, doit être mentionné sur le journal du bord et sur la feuille de route qui accompagne les dépêches postales.

#### **Durée du trajet.**

ART. 6. Les paquebots de la Compagnie doivent effectuer les traversées d'ANVERS à BUENOS-AYRES, escales comprises, en trente-cinq (35) jours. Pour les voyages de retour, il est accordé deux jours en plus.

#### **Prime de régularité.**

ART. 7. *A.* Il est alloué aux concessionnaires une prime de cinquante francs par heure d'avance sur la durée des trajets déterminée par l'article précédent, en prenant pour point de départ de cette durée, les jours et heures fixés en exécution de l'article 4 pour les voyages de sortie des points extrêmes.

*B.* La prime n'est due que si le navire entre dans l'Escaut accompagné d'un pilote belge ou néerlandais, sauf le cas où il serait prouvé, pour l'Administration, qu'il n'a pas été possible au commandant d'en prendre un à bord.

*C.* La prime n'est pas due également si le pilotage ayant refusé de piloter le navire à raison du danger à courir, le commandant passait néanmoins outre.

#### **Fret limité à celui de Liverpool.**

ART. 8. *A.* Il est interdit aux concessionnaires de percevoir à Anvers, pour les mêmes natures de chargement et pour les passagers, un taux de fret ou une taxe de passage supérieurs aux prix moyens de la place de LIVERPOOL pour les mêmes destinations.

*B.* L'Administration se procurera officiellement ces prix moyens et pourra les afficher dans ses gares pour guider les intéressés.

**Transport gratuit des malles.**

ART. 9. *A.* La Compagnie est tenue de transporter les malles, non seulement sur la ligne d'ANVERS à BUENOS-AYRES et vice-versà, mais sur toute ligne, soit parallèle, soit de prolongement ou d'embranchement, qu'elle ajouterait spontanément au service qui fait l'objet de la présente convention et ce, pendant tout le temps qu'elle maintiendrait ces lignes.

*B.* Par malles ou dépêches postales, on entend :

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

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

**Limitation des dépêches à remettre aux concessionnaires.**

ART. 10. *A.* L'Administration remettra aux paquebots de la Compagnie les correspondances postales portant en suscription la recommandation d'expédier par la ligne dont elle est concessionnaire; mais l'Administration se réserve d'expédier par toute autre voie plus rapide les correspondances sur lesquelles cette mention ne serait pas écrite.

*B.* Toutefois, à délai égal pour l'arrivée à destination, l'Administration devra remettre au service de la Compagnie 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.

**Durée du contrat et faculté de résiliation.**

ART. 11. *A.* Le Gouvernement pourra considérer comme résolues de plein droit et sans formalités judiciaires, les présentes conventions et toutes autres à intervenir en exécution de celles-ci, par le seul défaut de la Compagnie de se conformer aux clauses et conditions de l'entreprise. Le cas échéant, l'Administration fixe la date à laquelle le service doit cesser et la Compagnie est passible de tous dommages et intérêts envers l'État, sans préjudice aux amendes encourues.

*B.* Chacune des parties contractantes aura le droit de résilier la présente convention sans charge d'indemnité :

1° A l'expiration de la quinzième année, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1876, date de l'entrée en vigueur du présent contrat ;

2° A l'expiration de chacune des années subséquentes.

*C.* La partie qui usera de cette faculté de résiliation signifiera un simple renon, par lettre recommandée, en observant un délai de douze mois.

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

ART. 12. *A.* Le Gouvernement abandonne à la Compagnie la totalité de la taxe de poste revenant au Trésor national de Belgique, pour les malles dont elle aura effectué le transport par ses paquebots, tant en ce qui regarde les correspondances originaires ou à destination de la Belgique, que pour celles provenant ou à destination de pays étrangers.

*B.* Le tarif des prix à percevoir et dont le montant est attribué à la Compagnie ne forme qu'un ensemble comprenant : 1° la taxe de mer; 2° la taxe territoriale belge; 3° les taxes de transit belge dues par les Offices étrangers.

*C.* A partir de la date de la mise en activité du service de dizaine en exécution des paragraphes *B* et *C* de l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus, le Gouvernement garantira aux concessionnaires, un minimum de produit postal de deux cent cinquante mille francs par an, pendant une période de six années consécutives, à condition que la Compagnie ait adopté le pavillon belge.

*D.* Cette garantie cessera ses effets : 1° si le service de dizaine était interrompu; 2° à partir du jour où il sera constaté que les recettes postales aliénées au profit de la Compagnie auront atteint, pendant deux années consécutives, les sommes garanties. Dans l'un et l'autre cas, elle ne pourra plus être rétablie.

*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.

**Justification des recettes et dépenses.**

ART. 13. La Compagnie est tenue, à toute réquisition, de donner communication et au besoin des extraits, au commissaire du Gouvernement (art. 36) ou à tout autre fonctionnaire de l'Administration que le Ministre des Travaux publics juge bon de déléguer, et de lui permettre de prendre connaissance des registres, attachements et écritures quelconques de l'entreprise, ainsi que de tous marchés, contrats, conventions, etc., relatifs entre autres au nombre de passagers et d'émigrants, au tonnage des marchandises embarquées, aux prix perçus, aux recettes et dépenses de toute nature de l'entreprise, etc., etc.

**Remboursement des taxes de pilotage, de feux et fanaux.**

ART. 14. *A.* Les taxes de pilotage, de feux et fanaux, perçues par l'État belge, tant à l'entrée qu'à la sortie des paquebots-poste, ainsi que les taxes payées éventuellement par la Compagnie au pilotage néerlandais, lui seront remboursées à l'expiration de chaque trimestre, sur la production des

quittances des sommes qu'elle aura payées de ce chef, et entreront dans le décompte dont il est parlé à l'article suivant.

*B.* Aucune de ces taxes ne sera remboursée lorsque le commandant du bord n'aura pas fait usage d'un pilote qu'il aurait pu se procurer.

#### **Liquidations.**

**ART. 15.** *A.* Le paiement des sommes dues à la Compagnie sera ordonné à son profit, trimestriellement, après apurement des comptes et déduction faite, le cas échéant, des retenues qu'elle aurait encourues en exécution de la présente convention ou d'arrangements à intervenir.

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

*C.* La Compagnie se soumettra 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. 16.** 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 du service.**

**ART. 17.** Les avantages pécuniaires et tous autres assurés à l'entreprise seront suspendus pendant toute la durée des interruptions de service, quelle qu'en soit la cause. Le temps d'interruption pourra, au gré des parties, être compris ou non compris dans la durée de l'entreprise.

#### **Dépenses et risques à charge de l'entreprise.**

**ART. 18.** Moyennant les produits postaux qui lui seront abandonnés éventuellement, moyennant les droits à lui rembourser et les autres avantages qui lui sont assurés par certaines dispositions de la présente convention, la Compagnie exécutera le service à ses risques et périls, et toutes les dépenses quelconques, y compris les risques de mer, sont mises à sa charge.

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

**ART. 19.** *A.* La Compagnie aura 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 marchandises, entre la Belgique et les États desservis par ses paquebots.

*B.* Il lui sera accordé, à cet égard, les mêmes avantages qu'aux compagnies de chemins de fer concédés et, notamment, l'Administration fera

vendre dans les principales stations de son réseau, sans frais pour la Compagnie, les billets de place pour la traversée d'ANVERS à RIO-DE-JANEIRO, MONTEVIDEO et BUENOS-AYRES, que celle-ci lui remettra.

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.

**Réserve au profit des États desservis par les paquebots de la Compagnie.**

ART. 20. *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 la Compagnie, 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, la Compagnie sera tenue de considérer les États dont 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 à la Compagnie, en exécution des présentes ou des conventions à intervenir.

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

ART. 21. *A.* A moins d'une autorisation expresse du Gouvernement, il est interdit à la Compagnie de céder la concession qui fait l'objet de la présente convention, de la fusionner avec d'autres concessions, de donner le service en location ou d'en céder l'exploitation.

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

**Distinction entre les entreprises.**

ART. 22. En outre, la Compagnie déclare et reconnaît, tant à son 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 lui est ou pourrait par la suite lui être adjugée, l'une de ces entreprises devant, quant aux droits et obligations qui en résultent, être considérée vis-à-vis de

l'autre comme si elle avait été contractée entre d'autres personnes, de telle sorte que les difficultés qui surviendraient quant à l'une de ces entreprises ne pourraient, dans aucun cas, servir de prétexte pour modifier ou retarder l'autre.

#### **Élection de domicile.**

ART. 23. Pour l'exécution de la présente convention et pendant toute sa durée, la Compagnie fait élection de domicile à Anvers, chez MM. Kennedy et Hunter préqualifiés, n° 1, quai Jordaens, à l'effet de permettre à l'Administration de lui adresser sûrement sa correspondance et de pouvoir lui 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 et de tous autres arrangements ou conventions qui interviendraient entre parties.

#### **Cautionnement.**

ART. 24. *A.* La Compagnie déclare affecter à la garantie de l'exécution des charges, clauses et conditions de l'entreprise, un cautionnement de *deux cent mille francs*, qu'elle s'engage à verser au Trésor belge endéans le mois de l'approbation de la convention par le Gouvernement.

*B.* Après douze mois de service de dizaine, régulier et irréprochable, le Ministre pourra, s'il le juge convenable, ordonner la restitution partielle ou totale de ce cautionnement. Il le fera rembourser en totalité immédiatement après que la Compagnie aura obtenu des lettres de mer belges.

#### **Qualité des paquebots. — Améliorations.**

ART. 25. *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 régularité et de la sécurité. Ils devront pouvoir rivaliser, à tous égards, avec les paquebots postaux étrangers de même tonnage des services les mieux desservis vers les mêmes parages.

*B.* La Compagnie sera tenue, à l'occasion des réparations et des renouvellements que nécessiteront ses navires, machines et appareils, d'introduire les procédés nouveaux et améliorations recommandées par l'expérience et pouvant contribuer à un meilleur et plus sûr fonctionnement du service.

#### **Obligation d'avoir toujours des navires en bon état.**

ART. 26. *A.* Pendant toute la durée du traité, la Compagnie sera tenue de justifier, à toute réquisition du Ministre des Travaux publics, de la

possession du nombre de paquebots en bon état de navigation, nécessaire pour assurer, par tous les temps et en toute éventualité, un service régulier de navigation, conformément à la présente convention. Ces navires seront d'une capacité d'au moins 1,000 tonneaux de jauge nette officielle anglaise, soit environ 2,000 tonnes utiles de chargement.

*B.* Il est entendu que, dans aucun cas, les concessionnaires ne seront admis à présenter des navires d'un tonnage inférieur à 800 tonneaux de jauge nette officielle anglaise, ce qui correspond à environ 1,600 tonnes de chargement payant fret.

*C.* 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. 27. La Compagnie sera tenue de remplacer définitivement, dans le délai de dix 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 lui 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. 28. *A.* Le Ministre des Travaux publics aura le droit d'exiger qu'avant d'entreprendre le voyage, les paquebots destinés par la Compagnie 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. 29. Les paquebots seront installés comme les meilleurs paquebots belges ou étrangers : ils comprendront, indépendamment des chambres nécessaires au logement de l'état-major et du poste d'équipage, les emménagements propres à recevoir des passagers de trois classes ; les installations seront pourvues de tous les objets nécessaires à l'usage des voyageurs.

#### **Principaux objets dont les paquebots doivent être pourvus.**

ART. 30. *A.* Chaque paquebot sera pourvu de pompes à feu et de tous

autres moyens d'éteindre un incendie ; d'embarcations et d'appareils de sauvetage ; de tous les objets d'armement exigés à bord des paquebots les mieux installés ; des rechanges et des approvisionnements nécessaires pour assurer une bonne navigation ; de chronomètres, instruments nautiques et appareils quelconques qui pourraient être requis par la Commission (art. 28, § C).

*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. 31. La Compagnie se soumettra, pour ses paquebots, aux prescriptions réglementaires de la marine pour les feux de position à entretenir à bord.

#### **Approvisionnements. — Eau et vivres solides et liquides.**

ART. 32. *A.* Chaque paquebot devra embarquer, outre l'approvisionnement de combustible nécessaire pour accomplir la traversée à laquelle il est destiné, une réserve suffisante pour parer à un retard éventuel dans la traversée.

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

#### **Entretien des paquebots, machines, etc.**

ART. 33. *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 la Compagnie n'apporte aucune négligence dans cette partie du service.

#### **Composition des équipages.**

ART. 34. Les paquebots seront conduits par des officiers et mécaniciens remplissant les conditions d'aptitude prescrites par les lois et règlements du pavillon belge, et leur équipage sera composé d'un nombre suffisant de marins capables d'assurer, avec toute la sécurité possible, une bonne et rapide navigation. Il y aura un médecin à bord de chaque paquebot en cours de voyage.

**Trattement et plaintes des passagers.**

ART. 35. *A.* Les passagers seront traités aussi convenablement qu'il est prescrit dans la convention passée le huit avril 1800 soixante-quinze, entre la Compagnie et le Maître général des postes de la Grande-Bretagne, pour le transport des malles entre l'Angleterre, le Brésil et les États de la Plata.

*B.* Un registre sera déposé à bord, à la disposition des passagers, pour y inscrire leurs plaintes. Le Commissaire du Gouvernement appréciera l'importance de ces plaintes et en référera au Ministre des Travaux publics si le concessionnaire n'y donne pas satisfaction le cas échéant.

**Commissaire du Gouvernement.**

ART. 36. *A.* Un fonctionnaire de l'Administration sera délégué par le Gouvernement pour veiller à l'exécution des charges, clauses et conditions de l'entreprise.

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

*C.* Il pourra exiger le redressement immédiat ou dans le délai qu'il fixera, des infractions aux présentes ou aux conventions et arrangements à intervenir. Le cas échéant, le Commissaire rendra compte, 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. 37. A chaque départ, le Commissaire du Gouvernement pourra vérifier si rien ne s'oppose à ce que le bâtiment puisse mettre en mer sans compromettre le service postal et la sûreté des personnes. S'il jugeait qu'il y eût lieu de l'empêcher, il en aviserait immédiatement la Commission de surveillance ou en référerait au Ministre des Travaux publics. Faute par la Compagnie 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 de la Compagnie.

**Vérification du tirant d'eau pour la pleine charge.**

ART. 38. Au moment du départ d'un paquebot, le tirant d'eau fixé pour la pleine charge sera constaté par les soins du Commissaire du Gouvernement ou de son délégué, ou de tout autre fonctionnaire désigné par le Ministre.

**Communication obligée du journal du bord.**

ART. 39. Le Commissaire du Gouvernement et les fonctionnaires des postes pourront toujours exiger la communication du journal du bord. Endéans les vingt-quatre heures de l'arrivée à Anvers de chaque paquebot de la Compagnie, le commandant du bord est tenu d'adresser au Ministre des Travaux publics, par l'intermédiaire du Commissaire du Gouvernement, un extrait du journal du bord certifié conforme par lui. Cet extrait doit comprendre toutes les indications quelconques renseignées pour le voyage complet (aller et retour).

**Commission de surveillance.**

ART. 40. *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'article 36, il pourra réclamer le concours de chacun des membres de cette 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 de la Compagnie.

*C.* La Commission pourra aussi être appelée à émettre son avis au sujet des décisions ou réquisitions du Commissaire, dont la Compagnie croirait devoir appeler devant elle ou que le Ministre jugerait utile de soumettre à son avis.

*D.* A défaut de cette Commission, les réclamations que la Compagnie croirait avoir à faire devront être adressées par elle directement au Ministre des Travaux publics, sans délai, et dans toute éventualité, endéans les quarante-huit heures 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 quarante-huit heures de l'arrivée à Anvers. Passé ces délais, elles seront réputées non avenues.

**Libre passage d'un agent en mission, etc.**

ART. 41. *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 la Compagnie, 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.* La Compagnie devra 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 la Compagnie sera, le cas échéant, avertie huit jours à l'avance.

Elle sera également tenue de transporter gratuitement par ses 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.

*C.* 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.*

*D.* Les concessionnaires s'engagent aussi à effectuer, sur la réquisition des autorités compétentes, le transport entre la Belgique et les États desservis par l'entreprise, dans les deux sens :

1° Des extradés et des agents préposés à leur garde ;

2° Des marins belges qui ont droit à la conduite aux termes du décret du 5 germinal an XII.

3° Des Belges indigents ayant obtenu d'être rapatriés.

Leur nombre ne peut excéder par voyage une personne à raison de cent tonnes de jauge du navire. Ils seront transportés gratuitement et nourris aux prix suivants, fixés par homme et par jour :

— Pour les capitaines commandants au long cours, six francs ;

— Pour les seconds, médecins et capitaines au cabotage, cinq francs ;

— Pour tous autres marins ainsi que pour les personnes indiquées aux paragraphes 1° et 3° ci-dessus, trois francs.

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

#### **Agent des postes à bord.**

**ART. 42. 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.* La Compagnie mettra 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 clefs très sûres, contigu à cette cabine et approprié pour servir de bureau, d'après les indications qui

seront fournies par ladite Administration ; ce local devra être bien entretenu et éclairé ; il sera suffisamment grand pour y confectionner les dépêches pendant le cours du voyage ; — enfin un autre local placé dans un lieu sûr, convenablement disposé pour y déposer les dépêches et fermant à clef.

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

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

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

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

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

#### **Transport extraordinaire des dépêches en cas d'accident.**

ART. 43. Dans le cas où, par suite d'un accident même de force majeure, éprouvé par un des bâtiments de l'entreprise, le voyage commencé ne pourrait s'achever, l'agent des postes sera chargé, si faire se peut, et en s'entendant à ce sujet avec le capitaine et les agents de la Compagnie, 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 de la Compagnie et retenus, par l'Administration, sur le paiement des sommes qui lui seraient dues ou récupérés selon ce qui est prévu par le premier paragraphe de l'article 48.

#### **Malles confiées au capitaine.**

ART. 44. *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 du bord, sous telles responsabilités que de droit et sans charges pour le Gouvernement.

*B.* L'Administration se réserve, pour les cas énoncés ci-dessus, de prendre et 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. 45. La perte ou la détérioration d'une dépêche, par le fait d'un agent de la Compagnie, 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. 46. *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 de la Compagnie avec ses agents, et de ceux-ci avec elle. 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 à la Compagnie de transporter des plis cachetés.

*D.* Toute contravention aux lois sur le transport des lettres commise par la Compagnie ou par ses 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 de la Compagnie, 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. 47. Sauf lorsqu'ils peuvent justifier que l'inexécution de leurs obligations contractuelles est due à des circonstances de force majeure et réputées telles par les lois belges, les Concessionnaires sont passibles des amendes déterminées ci-après :

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

En outre, si le voyage de sortie était retardé de plus de vingt-quatre heures, le Commissaire du Gouvernement et, à son défaut, les agents des

Offices des postes confiant leurs malles aux paquebots des Concessionnaires, en exécution de la présente convention, pourront prendre, aux frais, risques et périls de ceux-ci, toutes les mesures nécessaires pour assurer le transport des dites malles par la voie et les moyens les plus rapides.

*B.* Pour tout retard au-delà du temps fixé par l'article 6 pour la durée des trajets, une amende de cinquante francs par heure. Cette amende sera portée à cent francs par heure pour toute la durée du retard, s'il se prolonge au-delà de trois fois vingt-quatre heures. — Il est entendu que le navire arrivé en rade de Flessingue, six heures avant l'expiration du délai déterminé pour la durée du trajet et qui, par suite de brouillards, de glaces ou de défaut de pilote, serait empêché de poursuivre régulièrement son voyage, sera censé être arrivé à temps en rade d'Anvers. — Il est également entendu que le navire arrivé douze heures avant l'expiration du temps fixé pour la durée du trajet, à l'embouchure de la rivière la Plata et qui, par suite de basses eaux ou de quarantaine, aurait été empêché de remonter la rivière jusqu'à Buenos-Ayres, sera censé être arrivé à temps, si la Compagnie a fait parvenir les dépêches postales à destination endéans les vingt-quatre heures.

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

*D.* Pour toute escale obligatoire non accomplie, dix mille francs d'amende, sauf à Rio-de-Janeiro lorsque la quarantaine est imposée. Mais dans ce cas, la Compagnie est tenue de transborder les dépêches et les passagers pour les remettre à destination, à ses frais, risques et périls, par le premier navire en partance de Montevideo pour Rio. A défaut d'accomplir cette obligation, l'amende sera appliquée.

*E.* Pour chaque tonneau de poids (1,000 k<sup>os</sup>) ou au cubage des marchandises laissées en souffrance à Anvers, en contravention au paragraphe *E* de l'article 2 ci-dessus, trente francs, sans préjudice des dommages et intérêts qui pourraient éventuellement être réclamés.

*F.* Pour non remplacement d'un paquebot dans le délai prévu par l'article 27, cinq cents francs par jour de retard.

*G.* Pour inexécution immédiate de toute injonction adressée aux Concessionnaires par l'Administration, la Commission de surveillance (art. 40) ou le Commissaire du Gouvernement, en conformité des clauses et conditions de l'entreprise, deux cents francs d'amende pour chaque jour de retard.

#### **Règlement des amendes dues au Trésor.**

ART. 48. *A.* Le montant des amendes sera déduit de plein droit sur les certificats de paiement à émettre au profit de la Compagnie, ou, en cas d'insuffisance, soit versé au Trésor, par elle, sur réquisition de l'Administration, soit prélevé sur son cautionnement, soit recouvré par voie judiciaire.

**B.** La Compagnie sera constituée en demeure d'exécuter ses 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, elle était en retard d'exécuter ou de parfaire ses obligations, elle se trouverait, par le seul fait de cette échéance, en demeure légale et passible, comme telle, des mesures de rigueur autorisées par les présentes, et l'Administration pourrait employer ces mesures sans devoir recourir aux tribunaux ni à aucune autre formalité de justice.

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

#### **Facilités à accorder par la Douane.**

**ART. 49.** Le Ministre des Travaux publics fera auprès de son collègue du Département des Finances les démarches nécessaires pour obtenir de l'Administration des Douanes qu'elle facilite, autant que possible, aux Concessionnaires, les moyens d'opérer promptement et sans interruption, le chargement et le déchargement des marchandises, restant entendu que tous frais à résulter pour l'Administration, du chef de services extraordinaires, seront récupérés par le Gouvernement à charge des Concessionnaires.

#### **Réserves et stipulations éventuelles.**

**ART. 50.** Par le fait que le Gouvernement a examiné et débattu contradictoirement avec la Compagnie les conditions de l'entreprise dont il s'agit, il est entendu entre parties que tout doute pouvant exister au sujet de l'interprétation d'une quelconque des dispositions qui précèdent a été exprimé par la Compagnie, examiné et résolu de commun accord avant la signature du présent acte octroyant la concession sous réserve d'approbation de M. le Ministre des Travaux publics.

En conséquence, à défaut d'avoir exprimé certains doutes, la Compagnie ne sera pas recevable d'en exciper par la suite pour se soustraire aux obligations qui lui incombent.

Il est au surplus entendu entre parties que, par le seul fait de n'avoir pas soulevé de doute, la Compagnie est censée s'être identifiée avec la pensée du Gouvernement, qui a entendu disposer, en toutes les circonstances, dans les conditions les plus favorables aux intérêts qu'il a mission de sauvegarder.

#### **Enregistrement.**

**ART. 51.** Les frais de timbre et d'enregistrement, au droit fixe, de la présente convention sont à charge de la Compagnie.

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 janvier 1800  
soixante-seize.

Le fondé de pouvoirs de la Liver-  
pool Brazil and River Plate Steam  
Navigation Company Limited,  
KENNEDY et HUNTER.

Les Commissaires du Gouvernement,  
JUL. JANSSENS.  
A. MICHAUX.  
A. MICHEL.

Approuvé pour autant que de besoin,

LAMPORT et HOLT.

Approuvé.

Bruxelles, le 24 janvier 1876.

*Le Ministre des Travaux publics,*

A. BEEBNAERT.

Enregistré à Bruxelles (Centre), le vingt-six janvier 1876, volume 178,  
folio 186 recto, case 3 : Reçu deux francs vingt centimes (Fr. 2-20). Deux  
renvois.

*Le Receveur,*

GOMBERT.

