

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. La Société anonyme du chemin de fer de Pepinster à Spa cède et abandonne à l'État belge, qui accepte, tous les droits qui lui compètent sur la concession de ce chemin de fer octroyée par arrêté royal du 8 avril 1853, de telle sorte que l'État se trouvera, par l'effet de la présente cession, subrogé à tous les droits de la prédite société, pour en jouir à son profit exclusif, tout comme si la prédite concession avait pris fin par l'expiration du terme y assigné.

Art. 2. L'État belge entrera en jouissance de cette concession le 16 septembre 1872.

A dater dudit jour, l'État jouira des droits et sera soumis aux obligations résultant, pour la société contractante de deuxième part, de la convention en date du 11 octobre 1861, par laquelle elle a remis son chemin de fer à bail à la Société Guillaume-Luxembourg.

Il n'est fait exception qu'en ce qui concerne les obligations stipulées à l'article 6 de cette convention et que la Société de Pepinster à Spa conserve à sa charge.

Art. 3. La cession et l'abandon qui font l'objet de la présente convention sont consentis par la Société du chemin de fer de Pepinster à Spa, moyennant le paiement par l'État, qui s'y oblige, de la somme annuelle de trois cent six mille francs (fr. 306,000) à partir de l'année 1873 et jusqu'à l'année 1944 inclusivement.

L'État s'engage à payer cette annuité à la société par termes semestriels le 15 juin et le 15 décembre.

En outre, pour la jouissance de la concession depuis le 16 septembre jusqu'à la fin de l'année 1872, l'État payera à la société, le 15 décembre 1872, la somme de quatre-vingt-neuf mille deux cent cinquante francs (fr. 89,250).

La rente due par l'État ne sera payée entre les mains du représentant de la société concessionnaire que lorsque celui-ci aura prouvé au gouvernement que le paiement des sommes dues aux porteurs d'obligations, conformément aux stipulations de l'article 14 des statuts de ladite société, approuvés par arrêté royal du 31 février 1853 et modifiés par arrêté royal du 18 février 1856, a été assuré.

Moyennant le paiement par l'État des sommes précitées, la Société anonyme du chemin de fer de Pepinster à Spa conserve à sa charge toutes les dettes qu'elle a contractées ; elle reste, notamment, chargée de pourvoir à l'intérêt et à l'amortissement des obligations qu'elle a émises.

La Compagnie ne pourra céder la rente susdite ni en disposer que pour autant qu'elle ait assuré les droits des obligataires.

Art. 4. Dans les six mois de la date de la pré-

sente convention, la Société cédante remettra à l'État les titres de propriété relatifs aux terrains et autres immeubles du chemin de fer de Pepinster à Spa et de ses dépendances.

Le gouvernement pourra exiger que la Société cédante achète, pour et au nom de l'État, les immeubles occupés par elle au moment de la remise de son chemin de fer à la Compagnie française des chemins de fer de l'Est et dont elle n'aurait obtenu que l'usage.

L'expropriation de ces immeubles sera, s'il y a lieu, décrétée d'utilité publique.

Art. 5. La présente convention est conclue sous réserve de l'approbation de la législature.

Elle ne sera soumise aux chambres législatives qu'après avoir été ratifiée par l'assemblée générale de la Société du chemin de fer de Pepinster à Spa, conformément à l'article 4 de ses statuts.

Art. 6. Le droit d'enregistrement auquel les présentes pourront donner lieu est fixé à 2 fr. 20 c.

Fait en double à Bruxelles, le 30 août 1872.

A. STOCLET.

F. MONCHEUR.

**10. — 17 JANVIER 1873. — LOI**  
*qui approuve la convention intervenue, le 24 mai 1872, entre la Belgique et les Pays-Bas, pour l'endiguement international du Zwin (1). (Moult. du 22 janvier 1873.)*

Léopold II, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Article unique. La convention intervenue, le 24 mai 1872, entre la Belgique et les Pays-Bas, pour l'endiguement international du Zwin, sortira son plein et entier effet.

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre des affaires étrangères, comte D'ASPREMONT-LYNDEN.)

(1) Session de 1872-1873.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

*Documents parlementaires.* — Exposé des motifs, texte du projet de loi et texte de la convention. Séance du 26 novembre 1872, p. 93-94. — Rapport. Séance du 12 décembre 1872, p. 119.

*Annales parlementaires.* — Discussion et adoption. Séance du 19 décembre 1872, p. 229-230.

SÉNAT.

*Documents parlementaires.* — Rapport. Séance du 27 décembre 1872, p. 5.

*Annales parlementaires.* — Discussion et adoption. Séance du 27 décembre 1872, p. 40.

## CONVENTION.

Sa Majesté le roi des Belges et Sa Majesté le roi des Pays-Bas, grand-duc de Luxembourg, ayant résolu, d'un commun accord, d'endiguer l'ancien bras de mer le Zwin, à l'effet d'améliorer l'état sanitaire de localités limitrophes et d'y développer l'industrie agricole, en rendant cultivables plus de 600 hectares de schorres parvenus à maturité, ont nommé pour leurs commissaires à cette fin, savoir :

Sa Majesté le roi des Belges :

Les sieurs Léopold Crépin, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées dans la province de la Flandre occidentale ;

Charles-Alexandre Pillaert, directeur de l'enregistrement et des domaines dans la province de la Flandre occidentale ;

Charles Breydel de Brock, membre du conseil provincial de la Flandre occidentale ;

Et Eugène Piens, ingénieur des ponts et chaussées à Bruges ;

Et Sa Majesté le roi des Pays-Bas, grand-duc de Luxembourg :

Les sieurs Jean-Frédéric-Guillaume Conrad, ingénieur en chef du waterstaat dans la province de Zélande ;

Edmond-Henri-François-Guillaume Mathon, directeur de l'enregistrement et des domaines à Middelbourg ;

Adam van Hooft, ingénieur d'arrondissement du waterstaat à Middelbourg ;

Guillaume-Frédéric del Campo dit Camp, major du génie en retraite,

Lesquels, après avoir échangé leurs pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Art. 1<sup>er</sup>. L'endiguement du Zwin sera effectué conformément au projet présenté, le 16 février 1871, par la commission instituée *ad hoc*, et modifié par cette même commission dans sa réunion du 14 novembre de la même année.

Art. 2. Les travaux à exécuter à cette fin seront l'objet d'une entreprise à forfait qui sera adjugée publiquement à Bruges, en présence du gouverneur de la province de la Flandre occidentale, assisté des ingénieurs en chef des ponts et chaussées et du waterstaat des provinces de la Flandre occidentale et de Zélande, ou des fonctionnaires qui les remplaceront.

Art. 3. La somme pour laquelle les travaux seront entrepris sera payée par les deux gouvernements au prorata de la valeur des terrains à endiguer, situés sur leurs territoires respectifs. Cette valeur, d'après l'expertise qui en a été faite, est : pour la Belgique, de 1,749,146 fr. 36 c., 826,472 fl. 375 ; pour les Pays Bas, de 517,643 fr. 88 c., 244,587 fl. 925. Les parts d'intervention

des deux gouvernements, calculées sur cette base, seront augmentées ou diminuées à raison de l'application qui sera faite, pendant l'exécution des travaux et suivant les circonstances, des stipulations du devis et cahier des charges relatif à l'entreprise.

Lesdites parts seront, en outre, augmentées dans la même proportion des frais de surveillance des travaux.

Art. 4. Le paiement du prix d'adjudication se fera en dix termes, par les soins du gouvernement belge, comme il est prescrit à l'article 41 du devis et cahier des charges relatif à l'entreprise ; au fur et à mesure des paiements d'h-compte, le gouvernement des Pays-Bas consignera à la trésorerie belge, par dixièmes successifs, sa part d'intervention.

Art. 5. En ce qui concerne la surveillance et l'entretien de la digue de mer internationale qui sera établie à l'embouchure du Zwin et l'administration du nouveau polder à résulter de l'endiguement de cet ancien bras de mer, les hautes parties contractantes décident :

1<sup>o</sup> Que le gouvernement belge et le gouvernement des Pays-Bas, ou leurs ayants droit, auront à leur charge, chacun pour soi et à ses propres frais, la régie et l'entretien de la partie de la digue de mer, des ouvrages d'art, des diguettes de séparation des eaux belges et néerlandaises et des chemins situés sur leurs territoires respectifs qui seront compris dans l'endiguement du Zwin ;

2<sup>o</sup> Chacune des deux parties contractantes s'engage à entretenir, ou à faire entretenir par ses ayants droit, les digues qui seront établies sur son territoire constamment en état convenable de défense contre l'action de la mer, dans des conditions non moins satisfaisantes que celles dans lesquelles ces digues se trouveront lors de la réception définitive des travaux de l'endiguement international, comme aussi les ouvrages d'art, les diguettes de séparation des eaux des deux territoires et les chemins, afin que ces ouvrages, ces diguettes et ces chemins puissent, en tout temps, répondre à leur destination de la manière la plus satisfaisante ;

3<sup>o</sup> Le gouvernement des Pays-Bas aura le droit, dans le délai qui lui conviendra, de démolir à ses frais, partiellement ou totalement, l'écuse d'évacuation provisoire à construire sous la partie de la digue de mer qui sera établie sur son territoire, et de remblayer, dans l'un et l'autre cas, la digue internationale d'une manière complète à l'emplacement dudit ouvrage.

Art. 6. La direction et la surveillance des travaux de l'endiguement international du Zwin sont confiées aux ingénieurs en chef des provinces de la Flandre occidentale et de Zélande.

Art. 7. Le devis et cahier des charges et le détail

estimatif de l'entreprise des travaux à adjuger seront imprimés en français et en hollandais.

Art. 8. La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées le plus tôt que faire se pourra.

En foi de quoi, les commissaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leur cachet.

Fait à Bruges, en double original, le vingt-quatre mai 1800 soixante-douze.

(L.S.) CRÉPIN.

(L.S.) CONRAD.

(L.S.) PILLART.

(L.S.) MATHON.

(L.S.) BREYDEL DE BROCK. (L.S.) VAN HOOFF.

(L.S.) PIENS.

(L.S.) DEL CAMPO DIT CAMP.

L'échange des ratifications a eu lieu à Bruxelles le 13 janvier 1873.

**11. — 20 JANVIER 1873. — Arrêté royal qui approuve les changements apportés aux statuts de la société anonyme d'assurances sur la vie dite : la Royale Belge, tels qu'ils résultent d'un acte public reçu, le 30 décembre 1872, par le notaire G.-J.-E. Van Bevere, à Bruxelles.** (Monit. du 24 janvier 1873.)

(1) CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Session de 1870-1871.

*Documents parlementaires.* — Exposé des motifs et texte du projet de loi. — Séance du 24 novembre 1870, p. 95-98.

Session de 1872-1873.

*Documents parlementaires.* — Rapport. Séance du 29 novembre 1872, p. 111.

*Annales parlementaires.* — Discussion et adoption. Séance du 12 décembre 1872, p. 192-196.

SÉNAT.

Session de 1872-1873.

*Documents parlementaires.* — Rapport. Séance du 18 décembre 1872, p. 2.

*Annales parlementaires.* — Discussion et adoption. Séance du 18 décembre 1872, p. 32-34.

*Exposé des motifs.*

« Messieurs,

« Le principe de droit maritime suivant lequel est considéré comme pirate tout navire naviguant sans être muni d'un document constatant sa nationalité, a rendu indispensable l'institution de lettres ou passe-ports de mer.

« Cette matière se trouve réglée, en Belgique, par la loi du 14 mars 1819, par les arrêtés royaux du 26 mars 1820 et du 29 octobre 1825, la résolution du 20 novembre 1825, l'arrêté du régent du 18 mars 1831, les arrêtés royaux du 12 avril 1864 et du 25 février 1868 et le règlement du 15 avril 1864.

« Mais la police maritime n'est pas le seul objet de cette législation.

« La loi de 1819, dans le but d'encourager la construction et l'équipement des navires en Bel-

**12. — 20 JANVIER 1873. — Arrêté royal qui approuve, sous certaines conditions, les statuts de la caisse de prévoyance établie à Liège, en faveur des ouvriers mineurs de cette province.** (Monit. du 26 janvier 1873.)

**13. — 20 JANVIER 1873. — Arrêté royal par lequel sont nommés chevaliers de l'ordre de Léopold les sieurs Lysen (A.) et Maus (P.), négociants belges établis à Constantinople.** (Monit. du 31 janvier 1873.)

**14. — 20 JANVIER 1873. — LOI sur les lettres de mer (1).** (Monit. du 14 février 1873.)

Léopold II, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. Les navires de mer doivent être munis, pour naviguer sous pavillon belge, d'une lettre de mer conforme aux dispositions de la présente loi.

gique, ne permettait d'accorder des lettres de mer qu'à des navires construits dans le royaume, en laissant toutefois au roi la faculté de déroger à cette interdiction dans l'intérêt du commerce et de la navigation.

« De son côté la législation des douanes allouait des détaxes en faveur des importations opérées par navires belges ; elle établissait un droit de tonnage moins élevé pour les navires belges que pour les navires étrangers non assimilés ; elle accordait enfin à la pêche exercée sous pavillon national la franchise des droits d'entrée sur le poisson, ainsi que divers autres encouragements. Dans tous ces cas, les lettres de mer étaient nécessaires pour la protection des intérêts du trésor.

« Elles sont devenues superflues pour sauvegarder ces intérêts depuis que les droits d'entrée différentiels, les droits d'entrée sur le poisson et les droits de tonnage sont supprimés ; mais elles seront toujours indispensables pour assurer aux navires belges, au dehors, la protection et la jouissance des avantages auxquels ils peuvent prétendre en vertu du droit des gens et de nos traités de commerce et de navigation.

« La loi du 14 mars 1819 est diffuse, obscure et plusieurs de ses dispositions, trop restrictives, ont cessé d'être en harmonie avec les principes qui servent de base à la loi du 19 juin 1856, portant révision de notre régime commercial ; la chambre de commerce d'Anvers a demandé, à plusieurs reprises, que des changements y soient apportés.

« Depuis vingt-cinq ans, la France a modifié les lois du 24 avril 1791 et du 21 septembre 1793 ;