

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 17 AVRIL 1849.

---

*Convention conclue avec l'Autriche, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie, pour l'accession de la Belgique au traité relatif à l'abolition de la traite des nègres (1).*

---

### RAPPORT

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

---

MESSIEURS,

Dans la séance du 10 mars dernier, M. le Ministre des Affaires Étrangères, se conformant à l'art. 68 de la Constitution, a soumis à l'approbation du Pouvoir Législatif la convention conclue, le 24 février 1848, entre la Belgique d'une part, et l'Autriche, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie d'autre part, pour l'accession de la Belgique au traité du 20 décembre 1841, relatif à l'abolition de la traite des nègres.

Ce traité a été examiné en sections. Voici le résultat de leurs délibérations.

La 1<sup>re</sup> section trouve que cette convention, telle qu'elle a été conclue, peut avoir des inconvénients graves pour notre marine marchande, et cela par l'application de l'art. 9 du traité, qui autorise les croiseurs à arrêter les navires à bord desquels se trouverait un seul des objets suspects, tels que planches pouvant servir d'entrepont, un grand nombre de barriques à eau, un appareil de cuisine de dimension extraordinaire, etc. Or, comme il se fait en ce moment un grand transport d'émigrants entre la Belgique et les États-Unis, et que nos navires qui, après avoir exécuté ce transport, se rendent souvent des États-Unis, sur lest, soit à la Havane, soit au Brésil, en conservant à bord un ou plusieurs de ces objets réputés suspects et qui cependant n'ont servi qu'au passage des émigrants, pourraient se trouver dans le cas d'être arrêtés, la section demande que,

---

(1) Projet de loi, n° 175.

(2) La section centrale, présidée par M. DELFOSSE, était composée de MM. VAN ISEGHEM, DE PITTEURS, PIERRE, VAN RENYNCHÉ, TESCH et OSY.

lors des ratifications, le Gouvernement prenne des mesures pour mettre les intérêts de notre navigation à l'abri de tout abus de ce genre de la part des croiseurs.

La deuxième section expose que la législation sur la répression de la traite n'a pas eu pour résultat son abolition, ni même sa diminution; qu'elle a eu pour unique effet de la faire exercer avec plus de barbarie; que l'accession de la Belgique au traité en question n'est qu'un acte de courtoisie envers le Gouvernement anglais, acte qui pourrait avoir pour conséquence des entraves à notre commerce avec le Brésil et sur la côte occidentale de l'Afrique. A la majorité de 2 voix contre 2 abstentions, elle conclut à ce que le traité ne soit pas ratifié.

Les 3<sup>me</sup>, 4<sup>me</sup> et 5<sup>me</sup> sections adoptent. La sixième, sur la proposition d'un de ses membres, décide, à l'unanimité, d'engager le Gouvernement à ajourner la discussion, attendu que le délai fixé par le traité pour l'échange des ratifications est expiré; elle se prononce, aussi à l'unanimité, contre le projet s'il n'est pas ajourné; elle fonde son opinion sur ce que le traité renferme des clauses qui s'appliquent au transport des émigrants, que la Belgique a le plus grand intérêt à attirer vers ses ports. En effet, les navires servant à ce dernier transport, doivent être emménagés comme ceux qui servent au transport des nègres; pour le voyage de sortie il n'y a aucun danger, mais il en existe un, quand les émigrants sont débarqués et que le navire fait voile sur lest pour un autre port. La même section pense, en outre, que la Belgique n'a jamais fait la traite des nègres; que l'adoption de la convention pourrait servir de prétexte à nos rivaux pour détourner de ce pays le courant des émigrants; elle est aussi dans le doute si d'autres puissances de deuxième et de troisième ordre ont adhéré à cette convention; elle demande que le Gouvernement fournisse à la section centrale le tableau des puissances qui ont accédé au traité de 1841.

La section centrale a examiné avec attention les diverses observations des sections, qui ont été de nouveau reproduites par leurs rapporteurs respectifs; avant de se prononcer, elle a entendu M. le Ministre des Affaires Étrangères, qui s'est empressé de lui donner des explications. Et d'abord, pour l'honneur de la Belgique, la section centrale est fière de pouvoir déclarer que jamais aucun habitant de ce pays n'a fait la traite; qu'il n'est pas à sa connaissance que jamais un bâtiment négrier ait porté le pavillon belge. Des membres de la section centrale se basant sur ce fait honorable, et sur cette considération que le pays ne possède aucune colonie, ont cru pouvoir établir qu'il n'y avait pas de motif sérieux pour se hâter de conclure le traité dont il s'agit. A cette objection, ainsi qu'à celle de la deuxième section, M. le Ministre des Affaires Étrangères a répondu « que la demande faite à la Belgique de contribuer à » la répression de la traite des nègres, n'a pas été faite par l'Angleterre » seule, mais par quatre des grandes puissances européennes, qui ont ga- » ranté la neutralité belge, et avec le complet assentiment de la cinquième. » Dans les premiers jours de 1846, les légations de la Grande-Bretagne, » d'Autriche et de Prusse adressèrent, chacune de leur côté, une note offi- » cielle au Gouvernement pour provoquer son adhésion au traité du 20 dé- » cembre 1841. La note de l'Angleterre est du 9 janvier, celle de l'Autriche » du 29, celle de la Prusse du 24 février. Il fut arrêté, à la suite d'une » longue correspondance, que notre accession revêtirait la forme d'un traité, » que les négociations s'ouvriraient à Londres, et aboutiraient à un acte col- » lectif avec les puissances qui appliquaient le traité de 1841, c'est-à-dire que

» la Russie y interviendrait. D'ailleurs, un acte de courtoisie envers l'une des  
 » plus puissantes nations du monde, qui a constamment témoigné ses sympa-  
 » thies pour la Belgique, dont elle est une des meilleures alliées, ne serait-il  
 » point légitime et naturel, lorsqu'il est conforme au sentiment national? Mais  
 » le traité n'a pas simplement ce caractère; c'est avant tout une manifestation  
 » solennelle en faveur d'une œuvre qui intéresse à un haut degré l'humanité  
 » et la civilisation, et qui, depuis un demi-siècle, a constamment excité la  
 » généreuse sollicitude des hommes d'État les plus éminents de la France et  
 » de la Grande-Bretagne par leurs lumières et leur libéralisme.

» Refuser notre adhésion, lorsque les autres nations de l'Europe l'ont accor-  
 » dée, au principe de la répression de la traite, ne serait-ce point, au contraire,  
 » un mauvais procédé, peu justifiable, et qui pourrait amener des froissements  
 » nuisibles au maintien de nos bonnes relations internationales? Il ne faut pas,  
 » en effet, se dissimuler que le refus d'accéder serait de nature à nous mettre  
 » en état de suspicion vis-à-vis des puissances abolitionnistes, et que nos inté-  
 » rêts pourraient en souffrir.

» Il est vrai que jamais les navires belges ne se sont livrés à la traite; ce fait,  
 » je l'avais moi-même rappelé, mais était-ce une raison pour que la Belgique  
 » se refusât à la manifestation que l'on réclamait d'elle? J'ajouterai que cette  
 » conduite honorable de la Belgique, qui est connue et appréciée, ne permet  
 » pas de douter des ménagements dont les croiseurs useront à l'égard de ses  
 » navires. »

Voici maintenant la réponse de M. le Ministre à la proposition d'ajournement  
 faite par la 6<sup>me</sup> section :

« Le traité a été signé le 24 février 1848; il stipule un délai de 3 mois pour  
 » l'échange des ratifications. Dès le 9 mai suivant, l'Autriche, la Prusse et la  
 » Russie avaient transmis leurs actes de ratifications à Londres.

» Sous les dates des 5 et 16 mai, notre Ministre à Londres fit part au Gou-  
 » vernement des démarches qui avaient été faites auprès de lui, pour hâter l'envoi  
 » des ratifications belges. La Belgique demanda un délai de 4 mois, qui lui fut  
 » accordé le 22 mai.

» Le 13 septembre et le 8 octobre on insista auprès de M. Van de Weyer  
 » pour que l'échange des ratifications eût lieu sans plus de retard. La Belgique  
 » demanda un nouveau délai; ce délai lui fut encore accordé; il expira le 24  
 » février 1849.

» Dès le 9 février, les plénipotentiaires avaient exprimé le désir que cette  
 » fois l'on pût procéder, en temps utile, à l'échange des ratifications.

» La Belgique dut réclamer un troisième délai, qui fut accordé et qui ex-  
 » pira le 24 avril.

» Ces délais successifs avaient été la conséquence forcée du renouvellement  
 » et des travaux si nombreux des Chambres belges; ils démontrent qu'on est  
 » arrivé, en fait d'ajournement, à une limite extrême; ils prouvent en outre le  
 » haut intérêt que les puissances attachent, ainsi que nous l'avons dit, à l'ac-  
 » cession de la Belgique. »

La section centrale trouve que si le traité de 1841 doit être exécuté strictement, il peut présenter des inconvénients graves pour notre marine marchande; elle ne citera qu'un seul cas, c'est la supposition d'un voyage qu'un navire belge fait souvent: il part d'Anvers pour New-York avec des émigrants;

ne trouvant pas de fret convenable dans ce dernier port, il fait voile sur lest pour l'île de Cuba ou le Brésil, et conserve à son bord soit son double pont provisoire avec les compartiments nécessaires où les émigrants ont logé, soit les planches de réserve préparées, qui ont servi pour cet objet, soit un plus grand nombre de barriques à eau, soit enfin une chaudière ou autre ustensile d'une dimension inusitée, pour apprêter les provisions de bouche, ou plus grande que ne l'exigent les besoins de l'équipage. Ce navire arrivant à la hauteur du 32<sup>m</sup> degré de latitude septentrionale, où les limites pour les visites en mer commencent au Nord, peut y être visité par un navire de guerre étranger; du moment que celui-ci trouve à bord un des objets mentionnés ci-dessus, et qui, suivant les nos 2, 3, 5 et 8 de l'article 9, donnent prétexte à l'arrestation du navire, il a le droit d'arrêter et de conduire le bâtiment en Belgique, pour y être jugé. Rien ne sera plus facile au capitaine que de prouver à ses juges naturels que tous ces objets ont servi au transport des émigrants, et que son bâtiment n'était nullement armé pour la traite des nègres. Sur la preuve de ces faits, le tribunal belge prononcera l'acquiescement; mais il ne pourra pas accorder la moindre indemnité à l'armateur, bien que celui-ci eût essuyé, par l'arrestation de son navire, des pertes très-sérieuses (§ final de l'article 9 et article 11.)

Répondant à une observation de l'Exposé des motifs, la section centrale estime qu'en prenant les mêmes garanties pour les navires belges que pour les navires prussiens et russes, en ce qui concerne le transport des planches, on n'atteindrait nullement le but : nos navires ne transportent jamais de la Baltique, par exemple, pour Buénos-Ayres, des chargements entiers de bois; on n'a qu'à lire les instructions pour les croiseurs (annexe B du traité), et on trouvera : « que les navires prussiens, autrichiens et russes, qui font le *commerce de bois*, ne peuvent pas être arrêtés. » Or, un navire qui fait *ce commerce*, n'a pas quelques planches de réserve à bord, mais un chargement en entier.

Pour satisfaire en partie aux vœux exprimés par la sixième section, M. le Ministre des Affaires Étrangères a remis à la section centrale la note des autres États, qui ont des conventions analogues (voir l'annexe du présent rapport). On verra qu'excepté le Portugal et le Mexique, qui *peuvent avoir* accédé au traité du 20 décembre 1841, *toutes les autres conventions sont antérieures*, et qu'elles n'ont certes pas un caractère aussi sévère, ni qu'elles n'accordent pas d'aussi grands pouvoirs aux croiseurs. A l'appui de cette opinion, nous pouvons citer la différence qui existe entre la convention pour l'accession de la Belgique et celles qui ont été conclues et signées le 30 novembre 1830 et le 22 mars 1833, entre la France et la Grande-Bretagne, conventions auxquelles les villes Anséatiques ont accédé, le 9 juin 1837, et les seules que M. le Ministre des Affaires Étrangères ait communiquées à la section centrale, sans doute parce que ces villes s'occupent aussi, comme Anvers, du transport des émigrants vers les ports transatlantiques.

Voici la comparaison :

TRAITÉ AVEC HAMBOURG, BRÈME ET  
LUBECK.

*Convention du 30 novembre 1850.*

ART. 1<sup>er</sup>.

Le droit de visite réciproque pourra être exercé à bord des navires de l'une ou l'autre nation, mais seulement dans les parages ci-après indiqués, savoir :

1<sup>o</sup> Le long de la côte occidentale d'Afrique, depuis le cap Vert jusqu'à la distance de 40 degrés au sud de l'équateur, c'est-à-dire du 10<sup>me</sup> degré de latitude méridionale au 15<sup>me</sup> degré de latitude septentrionale, et jusqu'au 30<sup>me</sup> degré de longitude occidentale, à partir du méridien de Paris;

2<sup>o</sup> Tout autour de l'île de Madagascar, dans une zone d'environ 20 lieues de largeur;

3<sup>o</sup> A la même distance des côtes de l'île de Cuba;

4<sup>o</sup> A la même distance des côtes de l'île de Porto-Rico;

5<sup>o</sup> A la même distance des côtes du Brésil.

Toutefois, il est entendu qu'un bâtiment suspect, aperçu et poursuivi par les croiseurs, en dedans dudit cercle de 20 lieues, pourra être visité par eux en dehors même de ces limites, si, ne l'ayant jamais perdu de vue, ceux-ci ne parviennent à l'atteindre qu'à une plus grande distance de la côte.

*Convention du 22 mars 1855.*

ART. 6.

Tout bâtiment de commerce de deux nations, visité et arrêté en vertu de la convention du 30 novembre 1851 et des dispositions ci-dessus, sera présumé de plein droit, à moins de preuve contraire, s'être livré à la traite des noirs, ou avoir été armé pour ce trafic, si dans l'installation, dans l'armement, ou à bord dudit navire, il s'est trouvé l'un des objets ci-après spécifiés, savoir :

1<sup>o</sup> Des écoutilles en treillis, et non en planches entières, comme les portent ordinairement les bâtiments de commerce;

2<sup>o</sup> Un plus grand nombre de compartiments dans l'entrepont ou sur le tillac, qu'il n'est d'usage pour les bâtiments de commerce;

3<sup>o</sup> Des planches en réserve, actuellement disposées à cet objet, ou propres à établir de suite un double pont, ou un pont volant, ou un pont dit à esclaves;

TRAITÉ AVEC LA BELGIQUE.

*Convention du 20 décembre 1841.*

DERNIER § DE L'ARTICLE 2.

Ledit droit mutuel de visite ne sera pas exercé dans la mer Méditerranée. De plus, l'espace dans lequel l'exercice dudit droit sera renfermé aura pour limite, au Nord, le 32<sup>me</sup> degré de latitude septentrionale; à l'Ouest, la côte orientale de l'Amérique, à partir du point où le 32<sup>me</sup> degré de latitude touche cette côte, jusqu'au 45<sup>me</sup> degré de latitude méridionale; au Sud, le 45<sup>me</sup> degré de latitude méridionale, à partir du point où ce degré de latitude touche à la côte orientale de l'Amérique, jusqu'au 80<sup>me</sup> degré de longitude orientale du méridien de Greenwich; et à l'Est, ce même degré de longitude, à partir de son point d'intersection avec le 45<sup>me</sup> degré de latitude méridionale, jusqu'à la côte des Indes Orientales.

ART. 9.

Tout bâtiment de commerce de l'une ou l'autre des cinq nations, visité et arrêté en vertu des dispositions du présent traité, sera présumé, à moins de preuve contraire, s'être livré à la traite des nègres, ou avoir été équipé pour ce trafic, si, dans l'installation, dans l'armement, ou à bord dudit navire, durant la traversée pendant laquelle il a été arrêté, il s'est trouvé l'un des objets ci-après spécifiés, savoir :

1<sup>o</sup> Des écoutilles en treillis, et non en planches entières comme les portent ordinairement les navires de commerce;

2<sup>o</sup> Un plus grand nombre de compartiments dans l'entrepont ou sur le tillac que ne l'exigent les besoins des bâtiments employés à un commerce licite;

3<sup>o</sup> Des planches de réserve préparées pour établir un double pont, ou un pont dit à esclaves;

4° Des chaînes, des colliers de fer, des menottes;

5° Une plus grande provision d'eau que n'exigent les besoins de l'équipage d'un bâtiment marchand;

6° Une quantité superflue de barriques à eau, ou autres tonneaux propres à contenir de l'eau, à moins que le capitaine ne produise un certificat de la douane du lieu de départ, constatant que les armateurs ont donné des garanties suffisantes pour que ces barriques ou tonneaux soient uniquement remplis d'huile de palme ou employés à tout autre commerce licite;

7° Un plus grand nombre de gamelles ou de bidons que l'usage de l'équipage d'un bâtiment marchand n'en exige;

8° Deux ou plusieurs chaudières en cuivre, ou même une seule évidemment plus grande que ne l'exigent les besoins de l'équipage d'un bâtiment marchand;

9° Enfin une quantité de riz, de farine de manioc du Brésil, ou de cassave de maïs ou de blé des Indes, au delà des besoins probables de l'équipage, et qui ne serait pas portée sur le manifeste comme faisant partie du chargement commercial du navire.

4° Des colliers de fer, des chevilles ou des menottes;

5° Une plus grande provision d'eau en barriques ou en réservoirs que ne l'exigent les besoins de l'équipage de ce bâtiment marchand;

6° Une quantité extraordinaire de barriques à eau ou autres vaisseaux propres à contenir des liquides; à moins que le capitaine ne produise un certificat de la douane du lieu du départ, constatant que les armateurs dudit bâtiment ont donné des garanties suffisantes que cette quantité extraordinaire de barriques ou de vaisseaux est uniquement destinée à être remplie d'huile de palme, ou employée à un autre commerce licite;

7° Un plus grand nombre de gamelles ou de bidons que l'usage de l'équipage de ce bâtiment marchand n'en exige;

8° Une chaudière ou autre ustensile d'une dimension inusitée pour apprêter les provisions de bouche, et plus grande, ou propre à être rendue plus grande, que ne l'exigent les besoins de l'équipage de ce bâtiment marchand; ou plus d'une chaudière, ou autre appareil de cuisine, de dimension ordinaire.

9° Une quantité extraordinaire de riz, de farine de manioc du Brésil ou de cassave, appelée communément FARINA, ou de maïs, ou de blé des Indes, ou de toute autre provision de bouche quelconque, au delà des besoins probables de l'équipage; à moins que cette quantité de riz, de farine, de maïs, de blé des Indes, ou de toute autre provision de bouche, ne soit portée sur le manifeste, comme faisant partie du chargement commercial du navire.

10° Une quantité de nattes, en pièces ou en morceaux, plus considérable que ne l'exigent les besoins de ce bâtiment marchand, à moins que ces nattes ne soient portées sur le manifeste, comme faisant partie de la cargaison.

*S'il est constaté qu'un ou plusieurs des objets ci-dessus spécifiés se trouvent à bord, ou y ont été durant la traversée pendant laquelle le bâtiment a été capturé, ce fait sera considéré comme une preuve primà facie que le bâtiment était employé à la traite; en conséquence il sera condamné et déclaré de bonne prise, à moins que le capitaine ou les armateurs ne fournissent des preuves claires et irrécusables, constatant, à la satisfaction du tribunal, qu'au moment de son arrestation ou capture, le navire était employé à une entreprise licite, et que ceux des différents objets ci-dessus dénommés, trouvés à bord lors de l'arrestation, ou qui auraient été placés à bord pendant la traversée qu'il faisait lorsqu'il a été capturé, étaient indispensables pour accomplir l'objet licite de son voyage.*

## ART. 7.

Il ne sera, dans aucun cas, accordé de dédommagement, soit au capitaine, soit à l'armateur, soit à toute autre personne intéressée dans l'armement ou dans le chargement d'un bâtiment de commerce qui aura été trouvé muni d'un des objets spécifiés dans l'article précédent, alors même que les tribunaux viendraient à ne prononcer aucune condamnation, en conséquence de son arrestation.

## ART. 11.

Si l'un des objets spécifiés dans l'art. 9 du présent traité est trouvé à bord d'un bâtiment marchand, ou *s'il est constaté qu'il y a été durant la traversée pendant laquelle il a été capturé*, nulle compensation des pertes, dommages ou dépenses résultant de l'arrestation de ce bâtiment ne sera, dans aucun cas, accordée soit au capitaine, soit à l'armateur, soit à toute autre personne intéressée dans l'armement ou dans le chargement, alors même qu'une sentence de condamnation n'aurait pas été prononcée contre le bâtiment, en suite de son arrestation.

La section centrale croit devoir appeler l'attention de la Chambre *sur le traité avec les villes Anséatiques, en ce qui concerne la détermination des zones plus restreintes dans lesquelles le droit de visite peut s'exercer*. Un bâtiment portant le pavillon desdites villes peut seulement être visité et arrêté le long de la côte d'Afrique, depuis le cap Vert jusqu'à la distance de 10 degrés au sud de l'équateur, 20 lieues de largeur autour des îles de Madagascar, de Cuba et de Porto-Rico, et à égale distance des côtes du Brésil; ainsi, hormis cette dernière côte, aucun navire anséatique ne peut être visité sur tout le littoral des deux Amériques. Les limites tracées par la convention du 20 décembre 1841 sont beaucoup plus étendues; déjà elles commencent du Nord au 32<sup>me</sup> degré de latitude septentrionale, et vont à l'Est à partir du point d'intersection du 80<sup>me</sup> degré de longitude orientale du méridien de Greenwich, avec le 45<sup>me</sup> degré de latitude méridionale jusqu'à la côte des Indes Orientales; en outre, tous les autres articles restrictifs du dernier traité sont beaucoup plus sévères, et peuvent plus facilement donner lieu à des méprises, qui sont toujours défavorables à la marine marchande. La présence à bord d'une certaine quantité de provisions de bouche et de quelques nattes est une infraction au traité, du moment que ces objets ne se trouvent pas portés sur le manifeste. Il arrive souvent que des bâtiments ont à bord des nattes disponibles, destinées à garnir les marchandises qu'ils doivent charger; un manifeste n'est que la régularisation des connaissances, et un navire qui est sur lest n'a ni l'un ni l'autre à bord.

Bien que, comme il vient d'être dit, la convention avec les villes Anséatiques diffère beaucoup de celle du 20 décembre 1841, elle a donné lieu cependant à un échange de notes diplomatiques entre le consul général des villes Anséatiques à Londres et le Ministre des Affaires Étrangères de Sa Majesté Britannique. En 1837, année de l'accession de ces villes aux conventions de 1830 et 1841, aucun mouvement extraordinaire d'émigrants n'avait lieu encore entre le vieux et le nouveau monde; depuis, des abus doivent avoir été reconnus, le diplomate anglais ayant remis, le 31 décembre 1845, un *memorandum*, dans lequel il établissait que « de la similitude d'équipement des négriers avec celui des » bâtiments transportant des émigrants, il pourrait, pour ces derniers, résulter des inconvénients préjudiciables. » Il faisait remarquer aussi que l'art. 6 de la convention *allait, dans sa rédaction, beaucoup plus loin que ses auteurs ne l'avaient voulu*, en prescrivant la présence à bord d'un grand nombre d'objets d'eménagement nécessaires aux navires qui transportent des

émigrants ; il proposait , en outre , que la légalité du trafic dans lequel le navire visité était engagé , pût être constaté par la production d'un certificat délivré par les autorités anséatiques. Dans sa réponse, en date du 9 février 1846 , et en examinant les différentes objections faites par le représentant des villes Anséatiques contre certaines clauses du traité de 1833 , ou contre leur exécution , lord Aberdeen *déclarait que le Gouvernement britannique était disposé à donner satisfaction aux vœux tendant à ce qu'un certificat , délivré par les autorités de la république Anséatique dont le navire portait le pavillon , fût admis comme une première preuve de la légalité du voyage*, en ce qui touche la présence à bord de planches de rechange ; que le traité ne considérerait ces planches comme un indice d'équipement pour la traite que lorsqu'elles étaient propres et prêtes pour le placement d'un entrepont destiné à recevoir des esclaves. Le Gouvernement britannique ne croyait pas prudent de rien changer aux stipulations du traité ; mais pour ce qui était de la provision d'eau et de chaudières trop considérables pour le seul usage de l'équipage, le secrétaire principal des Affaires Étrangères promettait d'adresser aux commandants des croisières anglaises des instructions supplémentaires, portant que lorsqu'il se rencontrerait à bord d'un navire appartenant à l'une des villes Anséatiques, une quantité d'eau excédant les besoins de son équipage comme navire de commerce, plus de divisions et de compartiments qu'il n'en faut à un navire transportant des marchandises, ou des ustensiles de cuisine trop grands pour l'usage exclusif de son équipage, ces circonstances seules ne seraient pas considérées comme un motif suffisant pour autoriser la saisie ou la détention dudit bâtiment, pourvu que les papiers dont il serait muni fussent en bonne forme et que le commandant produisît un certificat des agents de la douane, constatant que ces objets n'avaient été embarqués qu'afin de mettre le navire à même de transporter des émigrants. Une copie des instructions adressées à l'amirauté britannique fut communiquée le 20 mars au consul général des villes Anséatiques à Londres, qui, en accusant réception de la dépêche du Ministre des Affaires Étrangères de S. M. Britannique, a déclaré que les instructions nouvelles, en ce qui touche la provision d'eau, les divisions et compartiments, les ustensiles de cuisine, remédieraient aux méprises qui avaient pu avoir lieu, et provenant de ce que la plupart des navires anséatiques qui naviguent dans l'Atlantique, sont employés au transport des émigrants.

La section centrale met cette correspondance sous les yeux de la Chambre, pour lui prouver que les craintes que quelques sections ont eues, quant à l'exécution du traité, *sont très-sérieuses et fondées*, et qu'elles s'accordent en tous points avec les méprises qui ont dû avoir lieu avec des navires hambourgeois et brémois, depuis que ces villes ont accédé, en 1837, aux conventions de 1830 et 1833. On remarquera aussi que, sur les pressantes demandes du consul général des villes Anséatiques, les instructions données aux croiseurs ont été modifiées, et en outre, que le droit de visite peut seulement être exercé à bord de ces navires dans des limites fort restreintes, et qui n'ont aucune comparaison avec le traité de 1841.

Toutefois, il est certain, et ce fait ne peut pas être contesté, que les navires qui transportent ou qui ont transporté des émigrants ont en partie les mêmes emménagements que les navires qui font la traite ; il existe aussi fort peu de

différence, quant à la nourriture, dont il y a toujours une grande quantité à bord, de manière qu'après le débarquement des émigrants, il en reste plus que pour les besoins ordinaires de l'équipage; d'un autre côté, il est vrai que presque toujours les négriers sont de très-fins voiliers, qui peuvent être même facilement distingués de loin; mais si ceux qui font actuellement la traite avaient la certitude qu'en employant des navires marchands ordinaires ils ne seraient pas visités, il n'y a aucun doute qu'ils profiteraient de cette circonstance; c'est une raison pour laquelle les croiseurs sont sévères pour la visite des navires ordinaires, sévérité dont les autorités anséatiques ont eu tant à se plaindre et contre laquelle nous devons nous prémunir; en conséquence, nos craintes existent toujours, et c'est dans les ratifications que les garanties contre les abus doivent être prises.

La section centrale est d'accord avec le Gouvernement en ce point, que le but du traité est conforme au sentiment national, et que la Belgique ne peut pas rester en arrière, quand il s'agit d'une manifestation solennelle en faveur d'une œuvre qui intéresse à un si haut degré l'humanité et la civilisation; elle a par conséquent l'honneur de proposer à la Chambre l'adoption du projet de loi, mais en exprimant le vœu que, lors des ratifications, le plénipotentiaire belge fasse insérer dans le protocole que la présence à bord d'un navire marchand belge d'un entrepont ou des planches préparées pour en établir un, d'un plus grand nombre de barriques ou réservoirs à eau, d'une chaudière ou d'autres ustensiles inusités pour apprêter les provisions de bouche, ou enfin d'une petite partie de nattes, ne constituera pas une infraction au traité, si le capitaine du navire peut prouver par des certificats ou par ses papiers de bord, qu'il a fait le transport des émigrants, qu'il est engagé ou qu'il a été engagé à faire un trafic licite.

*Le Rapporteur,*

**JEAN VAN ISEGHEM.**

*Le Président,*

**N.-J.-A. DELFOSSE.**



