

## Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 DÉCEMBRE 1850.

Traité d'amitié, de commerce et de navigation, conclu le 27 mars 1849,  
entre la Belgique et l'État de Nicaragua <sup>(1)</sup>.

*Rapport fait, au nom de la section centrale* <sup>(2)</sup>, par M. VAN ISEGHEM.

MESSEURS,

Rien n'est plus favorable pour nos intérêts commerciaux à l'étranger et surtout dans des pays lointains, souvent bouleversés par des révolutions, que des traités internationaux. Les nations américaines de deuxième et de troisième ordre ont un culte tout particulier pour de semblables actes diplomatiques, qui exercent toujours une assez grande influence sur les relations commerciales; c'est dans cette vue que le Gouvernement a cherché et a réussi à conclure des traités d'amitié, de commerce et de navigation avec les principaux États secondaires de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud.

Le traité, signé le 27 mars 1849, à Bruxelles, entre notre Ministre des Affaires Étrangères et le Plénipotentiaire de l'État de Nicaragua, a donné lieu à peu d'observations de la part des sections.

Les 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> adoptent.

La 5<sup>e</sup> section demande des explications sur le dernier paragraphe de l'art. 16. La 6<sup>e</sup> section désire connaître les motifs pour lesquels le traité avec l'État de Nicaragua ne contient pas les dispositions qui font l'objet de l'art. 24 du traité avec la République de la Bolivie. M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir, à cet égard, à la section centrale, la réponse suivante : « Le traité avec l'État de » Nicaragua stipule, en termes généraux, que les consuls jouiront, des deux côtés, » du traitement accordé aux agents de même classe de la nation la plus favorisée, » Il est conforme en cela à nos autres traités.

(1) Projet de loi, n<sup>o</sup> 12-13.

(2) La section centrale, présidée par M. DE LHAÏE, était composée de MM. LOOS, DE RENSBEE, DE LIÈGE, DE PERCEVAL, VAN ISEGHEM et DU ROYER.

» Mais le traité avec la Bolivie va plus loin. Il spécifie, quant à un point déterminé, les attributions qui sont reconnues aux agents consulaires des deux pays.

» J'ai eu déjà l'occasion de vous exposer les motifs qui, aux yeux du Gouvernement du moins, semblent justifier parfaitement l'adoption de la clause que consacre l'art. 24 du traité avec la Bolivie. J'ajouterai que cette dernière n'émane point de notre initiative.

» Vous aurez remarqué que le traité avec la Bolivie est de plus d'un an et demi postérieur par sa date au traité avec l'État de Nicaragua.

» Celui-ci renferme, quant aux attributions consulaires, une clause qui se retrouve dans tous nos traités et qui n'a été jusqu'ici l'objet d'aucune critique.

» Le traité avec la Bolivie contient, en outre, sur le même sujet une stipulation spéciale qui n'apporte aucune dérogation essentielle au système général de notre législation et qui n'offre, dans la pratique, aucun inconvénient appréciable.

» Tel est le point de vue sous lequel la question a été considérée par le Gouvernement, et c'est aussi, j'en ai la confiance, celui sous lequel elle sera envisagée par la section centrale.

» Il est une remarque qui, sans doute, ne vous aura point échappé. Nous négocions une série de traités avec les États situés loin de nous, distincts par les intérêts, par les tendances, très-souvent par les législations. Pouvons-nous espérer, pouvons-nous vouloir qu'une absolue uniformité caractérise tous les arrangements que nous parviendrons à conclure? »

La section centrale a mûrement examiné le traité et, par mon organe, elle vous présente le résultat de ses appréciations.

Les art. 2 à 7 règlent la position des citoyens, et traitent des biens à posséder, du trafic à faire, des protections qu'on peut attendre des autorités compétentes et des exemptions pour les services de terre et de mer; toutes ces conditions sont favorables pour nos concitoyens qui veulent s'établir dans l'État de Nicaragua.

Par l'art. 9 il y a réciprocité pour tout ce qui concerne les frais de port, auxquels les bâtiments sont assujettis; pour le présent, cet article n'allègera en rien les charges existantes; il n'y a dans le susdit État qu'un seul droit de tonnage, d'ancrage et de phare à payer, soit 4 réaux par tonneau de jauge, aussi bien pour les navires nationaux, que pour les navires étrangers, et si ces navires visitent plusieurs ports, ils ne payent la taxe que dans le premier. Cependant si, par la suite, il y avait un changement dans ces frais, les navires belges ne payeront, dans aucun des ports de l'État de Nicaragua, des droits plus élevés que les nationaux.

L'art. 12 admet l'intercourse entre les deux pays; toutes les productions du sol, de l'industrie ou des entrepôts des pays respectifs payeront, à l'entrée, les mêmes droits de douane que si elles étaient importées par pavillon national; il est impossible, à la section centrale, de mettre sous vos yeux le tarif des douanes actuellement en vigueur à Nicaragua, mais d'après les renseignements les plus exacts, les marchandises étrangères sont généralement soumises à un droit d'entrée de 20 p. % de la valeur. L'art. 13 promet le traitement de la nation la plus favorisée pour le commerce indirect. L'art. 14 règle les droits de sortie; pour ces droits il y a de nouveau une entière réciprocité. L'art. 16 maintient la faveur accordée par notre législation au commerce de sel et de la pêche.

Par l'art. 19 la Chambre verra que nous obtenons, à titre de réciprocité, le traitement le plus favorisé pour nos marchandises qui transiteront le territoire de Nicaragua. Cet article est d'une importance réelle, surtout si une compagnie peut réussir à établir une communication entre les deux Océans. L'art. 20 garantit aux navires de l'État de Nicaragua le remboursement du péage sur l'Escaut, toutes les nations étrangères sont en possession de cette faveur; c'est donc une concession de notre part, purement nominale. Les art. 22 à 24 règlent les droits des agents consulaires et les art. 23 et 26 prévoient les cas de naufrage et d'avaries, et admettent des mesures contre la piraterie; les articles suivants ont pour objet de régler ce qui sera fait, en cas d'une interruption des relations d'amitié entre les deux parties contractantes.

Il n'y a que peu d'années que l'Amérique centrale a cessé de former une fédération politique et qu'elle s'est scindée en cinq états séparés, Nicaragua, Guatemala, Costa-Rica, Honduras et San-Salvador; aucun lien commun ne relie plus maintenant ces gouvernements; cependant le commerce et la navigation dans l'État de Nicaragua continuent à demeurer régis par la loi fédérale du 27 février 1837.

L'Amérique centrale qui, par suite du développement considérable des affaires en Californie, est devenue, aux yeux du commerce et de l'industrie, la route la plus courte pour se rendre de l'Europe en Californie, en Bolivie, au Pérou, au Chili et en d'autres pays. Deux projets existent en ce moment pour relier les deux Océans. L'un est la construction d'un chemin de fer de Panama, dans la direction de Chagres, l'autre a pour but de faciliter les communications à travers l'État de Nicaragua, du port de Realejo à Saint-Juan. A cause de la nature des terrains et des capitaux immenses dont on aurait besoin pour exécuter la première route, il est à craindre qu'elle ne sera pas construite aussi promptement qu'on pourrait le désirer. Le second projet est plus facile à réaliser; il présente un transport plus économique et une exploitation beaucoup moins coûteuse qu'un chemin de fer; il est vrai que les voies navigables, bien qu'on puisse y établir des bateaux à vapeur, ne peuvent pas concourir, pour la vitesse, avec les railways; mais si d'une part vous avez une perte de temps, de l'autre vous avez une perte d'argent.

Comme la Chambre doit examiner les avantages que le traité avec l'État de Nicaragua présente, et qu'un des points les plus importants de ce traité, est le transit, la section centrale a cru devoir entrer dans quelques détails pour démontrer que la route au travers de cet état est un projet qui sera peut être mis à exécution sous peu de temps.

Le 16 mars 1849, une convention a été signée entre l'État de Nicaragua et une compagnie américaine pour l'établissement d'une communication océanique, du port de Saint-Juan au port de Realejo. Des difficultés s'étaient élevées entre cet État et le Roi des Mosquitos protégé par le Gouvernement Britannique, au sujet de la navigation du Rio Saint-Juan. L'affaire parut assez grave pour donner lieu à des négociations entre les cabinets de Londres et de Washington, négociations qui aboutirent à un traité que nous ne croyons pas inutile de mettre sous les yeux de la Chambre, afin qu'elle voie comment cette intéressante communication est appréciée par les deux premières nations commerçantes de l'univers. (Voir l'annexe.)

A cette occasion, la section centrale appelle l'attention du Gouvernement sur

l'art. 6 de ce traité, par lequel les deux Gouvernements contractants invitent tous les États, avec lesquels ils se trouvent en relations amicales, d'accéder audit traité, signé le 19 avril 1850; elle espère que le Département des Affaires Étrangères examinera la question s'il ne serait pas favorable et utile à la Belgique de faire acte d'adhésion à cet arrangement, qui touche à des intérêts d'une immense importance politique et commerciale. Le port de St-Juan, situé sur la mer des Antilles à l'embouchure de la rivière du même nom, est le meilleur de la côte entre Bocca-til-Torro et le cap Gracias à Dios, et peut recevoir des navires d'un fort tonnage; ce port serait le point de départ de la route pour arriver à l'Océan pacifique; la rivière St-Juan, qui est navigable dans presque toutes ses parties, a une longueur d'environ . . . . . 100 milles.

Elle est en communication avec le lac de Nicaragua, qui a, de son côté, une longueur de. . . . . 90 »

La rivière Tipitapa (Panaloya) qui sert de jonction entre le lac cité ci-dessus et celui de Léon ou Managua a . . . . . 20 »

Le lac Léon . . . . . 53 »

Et l'Isthme entre ce dernier lac et le port de Realejo . . . . . 29 »

Ensemble. . . . . 274 milles.

Sur ce parcours de 255 milles, 175 sont navigables et l'on doit seulement exécuter quelques travaux de canalisation sur une longueur de 82 milles; il y aura, en outre, à faire une route convenable ou un bout de chemin de fer entre le lac Léon et le port de Realejo. Des services réguliers de bateaux à vapeur sont établis entre l'Angleterre et les États-Unis vers l'Amérique centrale; les passagers et marchandises sont débarqués en ce moment à Chagres pour traverser l'Isthme; mais si une communication facile était établie entre St-Juan et Realejo, une grande partie des bateaux à vapeur serait dirigée sur St-Juan, et Realejo deviendrait, au lieu de Panama, le point de départ, sur l'Océan pacifique, des steamers affectés au service des côtes de l'Amérique du Sud et de la Californie

Les marchandises que l'État de Nicaragua demande, surtout à l'étranger, sont les cotonnades, les fils de lin, quelques spécialités de tissus de lin, les tissus de laine, le papier, les instruments de toute espèce; il fournit, en retour, du riz, du cacao, du sucre, du tabac, du coton, des bois de teinture, de mahony et de construction, de l'indigo, etc., etc., etc. Les importations des produits étrangers peuvent s'élever annuellement à une somme de trois millions de francs, et l'exportation à environ quatre millions de francs.

La Belgique a conquis déjà une place très-notable sur le marché Guatemalien: il est à désirer que notre commerce étende ses relations dans toute l'Amérique centrale, et l'on ne saurait trop encourager son développement dans cette direction. Les garanties que présentent les traités déjà conclus, peuvent contribuer à hâter la réalisation de ce but. Il ne convient pas d'exagérer l'importance commerciale, sous le rapport de la consommation et de la production de l'État de Nicaragua; mais un fait qui est positif, c'est que cet État, par suite du passage dont il sera peut-être sous peu en possession, deviendra un point très-important pour les relations de l'Europe; par conséquent un déplacement de marché peut s'opérer.

dans l'Océan pacifique, et un jour Realejo peut devenir une place d'entrepôt considérable pour les productions européennes.

Le Gouvernement a compris cette importance, en signant le traité du 27 mars 1849. Cet acte international est donc favorable à la Belgique et en tout point conforme à notre législation commerciale ; la section centrale vous propose, Messieurs, à l'unanimité de ses membres, l'adoption du projet de loi.

*Le Rapporteur,*  
J. VAN ISEGHEM.

*Le Président,*  
DE LEHAYE.



## ANNEXE.

*Convention échangée entre les gouvernements de la Grande-Bretagne et des États-Unis, au sujet de la construction d'un canal à travers l'État de Nicaragua.*

ART. 1<sup>er</sup>. Les Gouvernements de la Grande-Bretagne et des États-Unis déclarent par le présent qu'ils ne devront jamais avoir ni l'un ni l'autre, ni chercher à maintenir un droit excessif de contrôle sur ledit canal ; étant convenus qu'aucun des deux Gouvernements ne pourra jamais élever ou conserver quelque fortification que ce soit commandant ledit canal, soit même dans son voisinage, ni occuper, ou fortifier, ou coloniser Nicaragua, Costa-Rica, la côte Mosquito ou toute autre partie de l'Amérique centrale, ni y prendre ou exercer une domination quelconque. Aucun desdits deux Gouvernements ne devra se servir de la protection venant de l'un ou de l'autre, ni d'aucune de ses alliances avec un État ou un peuple pour ériger ou conserver les fortifications dont il est question ci-dessus, ou occuper, fortifier ou coloniser Nicaragua, Costa-Rica, la côte des Mosquitos ni quelque partie que ce soit de l'Amérique centrale, ou pour prendre ou exercer une autorité sur lesdites régions. La Grande-Bretagne et les États-Unis s'engagent également à ne point tirer parti de l'intimité, des alliances, des relations ou des influences qu'ils pourraient avoir avec aucun des États ou Gouvernements sur le territoire desquels ledit canal viendra à passer, dans le but d'acquérir ou de conserver directement ou indirectement, pour les sujets ou citoyens de l'un ou de l'autre desdits deux Gouvernements, des droits ou avantages exclusifs ayant rapport au commerce ou à la navigation dudit canal.

ART. 2. Les navires de la Grande-Bretagne ou des États-Unis traversant ledit canal seront mutuellement, en cas de guerre entre les parties contractantes, exemptés des mesures de blocus, de détention ou de capture ; cette disposition aura son effet à telle distance des deux extrémités dudit canal qu'il sera plus tard jugé convenable de fixer.

ART. 3. Dans le but d'assurer la construction dudit canal, les parties contractantes s'engagent, si ce projet est entrepris sur des bases justes et convenables par des personnes dûment autorisées par le gouvernement local ou les gouvernements sur le territoire desquels ledit canal devra passer, à protéger, depuis le commencement jusqu'à la terminaison des travaux, les individus employés à la construction dudit canal, ainsi que leur propriété servant ou devant servir auxdits travaux, contre toute injuste détention, confiscation, saisie ou violence quelconque.

ART. 4. La Grande-Bretagne et les États-Unis sont en outre tombés d'accord pour user de leurs bons offices, à l'époque et de la manière qui sera jugée la plus convenable, pour obtenir des gouvernements compétents l'établissement d'un port libre aux deux embouchures dudit canal.

ART. 5. Les parties contractantes s'engagent, lorsque ledit canal sera terminé, à empêcher toute interruption, saisie ou injuste confiscation d'icelui, et elles

garantiront sa neutralité de telle sorte qu'il reste à jamais ouvert et libre et que les capitaux qui y auront été employés aient toute sécurité. Toutefois les gouvernements de la Grande-Bretagne et des États-Unis, en accordant leur protection à la construction dudit canal, et en garantissant sa neutralité et sa sécurité lorsqu'il sera terminé, entendent que cette protection et cette garantie soient conditionnelles, et qu'elles pourront toujours cesser de la part de l'un ou des deux gouvernements, si l'un ou les deux gouvernements pensent que les individus ou la compagnie qui auront entrepris ou exploiteront cette œuvre, adoptent ou établissent des règlements sur son usage contraires à l'esprit et à l'intention de cette convention, soit en faisant des distinctions partiales au bénéfice du commerce de l'une desdites parties contractantes et au détriment de celui de l'autre, soit en opérant des exactions oppressives ou des péages déraisonnables sur les passagers, navires, marchandises, denrées, bagages ou autres articles. Toutefois, l'une des parties contractantes ne devra retirer ladite protection et garantie sans en avoir averti l'autre partie contractante, six mois à l'avance.

ART. 6. Les parties contractantes, dans cette convention, s'engagent à inviter tout État avec lequel l'une d'elles et toutes deux entretiendraient des relations amicales, à faire avec elles les mêmes stipulations qu'elles ont faites l'une envers l'autre, afin que tous les autres États profitent de l'honneur et de l'avantage d'avoir contribué à une œuvre d'un intérêt aussi général et d'une importance aussi majeure que le sera le canal projeté.

ART. 7. Attendu qu'il est à désirer qu'il ne soit pas sans nécessité perdu de temps pour commencer à construire le canal, les gouvernements d'Angleterre et des États-Unis décident qu'ils donneront leur appui et leur encouragement aux personnes ou à la compagnie qui offriront les premières de le commencer avec le capital requis et dans des principes conformes à l'esprit et à l'intention de la présente convention. Si déjà des personnes ou une compagnie avaient avec un État qui traversera le canal de navigation projeté un contrat pour la construction de ce canal, contrat auquel les parties signataires de la présente convention n'auraient rien à objecter, et si ces personnes ou cette compagnie avaient fait des préparatifs et dépensé du temps et de l'argent sur la foi de leur contrat, elles auront la priorité sur toutes autres en matière de droit à la protection des deux gouvernements de l'Angleterre et des États-Unis. Il leur sera donné une année, à dater de l'échange des ratifications de la présente convention, pour terminer leurs arrangements et justifier d'un capital suffisant pour l'entreprise. Si, à l'expiration de ladite année, elles ne peuvent pas commencer à exécuter l'entreprise, les gouvernements d'Angleterre et des États-Unis seront alors libres de donner leur protection à toute autre personne ou compagnie qui seront disposées à entreprendre et construire ce canal.

ART. 8. Les gouvernements de la Grande-Bretagne et des États-Unis ayant, en contractant cette convention, non-seulement désiré d'atteindre un but défini, mais aussi d'établir un principe général, conviennent d'étendre, par des stipulations, leur protection à toutes autres communications praticables, soit par canaux, soit par chemins de fer, à travers l'isthme qui lie les Amériques du Nord et du Sud, et principalement aux communications entre les deux Océans, si elles sont réellement praticables, soit par canal, soit par chemins de fer, que l'on se propose en ce

moment d'établir par Tehuantepec ou Panama. Toutefois, en accordant leur double protection aux canaux ou chemins de fer spécifiés dans cet article, la Grande-Bretagne ou les États-Unis entendent que les constructeurs ou propriétaires de ces voies de communications n'imposeront pas d'autres charges ou conditions de commerce que celles que lesdits gouvernements approuveront comme justes et équitables, et que lesdits canaux ou chemins de fer ouverts à titre égal aux sujets et citoyens de la Grande-Bretagne et des États-Unis, seront aussi ouverts dans les mêmes termes aux sujets et citoyens de tout autre État qui consentira à leur accorder la même protection, à laquelle la Grande-Bretagne et les États-Unis se sont engagés.

ART. 9. Les ratifications de cette convention seront échangées à Washington dans les 6 mois à dater de ce jour, ou plus tôt si faire se peut.

Fait à Washington, le 19 avril 1850.

HENRI LYTTON BULWER (*L. S.*).

JOHN M. CLAYTON (*L. S.*).

---