

(1)

(N^o 192.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} MAI 1858.

Traité de commerce et de navigation conclu, le 8 février 1858, entre la Belgique et la république de Vénézuéla (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Les traités de commerce et de navigation n'ont pas seulement pour but d'accorder des avantages en fait de droits de douane et de charges à payer, mais ils donnent en même temps des garanties sérieuses à ceux qui s'établissent ou séjournent à l'étranger; ils accordent aide et protection aux marins et certaines prérogatives aux consuls. Le commerce et la navigation ont surtout besoin de ces diverses garanties et sécurités dans les pays lointains; car, comme le dit avec raison l'exposé des motifs, pour entreprendre des affaires avec un pays éloigné, il faut avant tout avoir la certitude d'y trouver protection, sécurité et les mêmes faveurs que les autres nations. La Belgique n'ayant actuellement pas de marine militaire prête à défendre son pavillon et son commerce; principalement dans les pays d'outre-mer qui n'ont point une forte organisation politique, ni cette grande stabilité dans leurs institutions, a plus besoin que les autres États de placer ses intérêts et ses capitaux sous la sauvegarde des traités.

C'est donc dans le but de mettre nos divers intérêts à couvert, de donner à notre commerce cette sécurité, et d'obtenir le traitement le plus favorable tant pour nos navires que pour nos produits, que le Gouvernement a ouvert

(1) Projet de loi, n^o 153.

(2) La commission était composée de MM. DOLEZ, président, DE MOOR, JOSEPH JOURNET, DAVIN, DE LUSEMANS, VAN ISEGHEM et DE PERCEVAL.

des négociations avec la république de Vénézuéla, qui ont eu pour résultat la conclusion du traité signé à Caraccas, le 8 février dernier, entre la Belgique et ladite République.

Les bases de cette convention sont à peu près les mêmes que celles des traités que nous avons conclus dernièrement avec diverses autres puissances : aucune faveur différentielle n'est accordée.

Pour les droits d'importation, d'exportation et de transit, les deux pavillons sont complètement assimilés, excepté pour deux articles, le sel et les produits de la pêche ; la même assimilation existe pour les frais de port.

Dans presque tous les traités qui ont été conclus depuis plusieurs années entre la Belgique et diverses puissances étrangères, il se trouve une clause relative au remboursement du péage de l'Escaut perçu au profit de la Néerlande, et nous prenions l'engagement d'acquitter ce péage dû par les navires portant le pavillon de la puissance signataire de la convention ; dans le traité avec le Vénézuéla, cet engagement n'a pas été pris, et rien de cette nature n'y figure. Ce fait démontre que les puissances étrangères commencent à comprendre qu'il ne convient plus d'exiger que la Belgique prenne l'engagement de rembourser cet impôt étranger, et que, pour assimiler complètement les deux pavillons, on doit se borner à demander qu'ils soient mis de part et d'autre sur le même pied, uniquement pour les frais de port perçus au profit d'une des nations contractantes ; on peut seulement traiter pour ce qui appartient aux parties, et nullement pour ce qu'on doit payer à un voisin. Sous le rapport du remboursement du péage sur l'Escaut, la Belgique ne peut être contrainte par personne : elle doit agir suivant les circonstances et ses propres intérêts.

Il est toujours intéressant pour l'industrie belge de connaître le mouvement commercial d'un État étranger, en quoi consistent les importations et les pays de provenance, ainsi que les exportations et le mouvement de la navigation. La commission a demandé au Gouvernement communication de la statistique commerciale de Vénézuéla.

M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir la réponse suivante :

« Le mouvement total du commerce du Vénézuéla s'est élevé, pendant l'année 1854-1855, à 13,169,797 piastres ou environ 55,894,523 francs.

» Dans cette somme l'importation figure pour p ^o .	6,242,804
» l'exportation pour	6,866,863
» et le transit vers la Nouvelle-Grenade pour	60,130
	<hr/>
TOTAL. p ^o .	13,169,797

» Les pays avec lesquels s'effectue la majeure partie de ce mouvement commercial sont, à l'importation :

» La Grande-Bretagne, dont la part est de p ^o .	1,829,258
» Les États-Unis.	1,193,464
» Les villes Anséatiques	958,681
» Le Danemark	765,569

» La France	p ^a .	716,077
» L'Espagne		370,088
» Les Pays-Bas		288,794
» Et à l'exportation :		
» Les États-Unis	p ^a .	2,482,928
» Les villes Anséatiques		1,144,366
» La France		931,686
» L'Espagne		895,988
» Le Danemark		492,589
» Les Pays-Bas		385,578
» La Grande-Bretagne		331,918
» Nous citerons comme articles d'importation :		
» Les fabricats de coton	p ^a .	2,165,365
» — de lin		689,287
» — de laine		153,364
» L'or et l'argent monnayés		751,494
» La farine de froment		241,917
» La mercerie et quincaillerie		133,894
» Le savon et parfumeries		33,975
» Les papiers de toute espèce		23,774
» Les livres et papiers imprimés		18,879
» Les verres et cristaux		18,653
» Les bougies		3,501
» A l'exportation figurent principalement :		
» Le café	liv.	37,745,328
» Le cacao		8,712,953
» Viandes salées		1,148,014
» Coton		1,131,209
» Tabac en feuilles		630,750
» Indigo		325,579
» Sucre		158,451
» Cuir de bœuf	pièces.	646,473
» — d'autres animaux		386,413

» Le relevé de la navigation des ports du Vénézuéla constate, pour la même année, un mouvement total, entrées et sorties réunies, de 2,364 navires jaugeant 201,787 tonneaux.

» Le pavillon national y figure pour 1,206 bâtiments, d'un tonnage de 29,732 tonneaux, et les pavillons étrangers pour 1,158 bâtiments et un tonnage de 172,055 tonneaux.

Ce tableau mérite l'attention de nos industriels.

Comparée aux autres pays de l'Europe, la Belgique a eu jusqu'à ce jour peu de relations commerciales avec la république de Vénézuéla; cependant, nous

produisons plusieurs articles que nos voisins y expédient, et il ne peut y avoir aucun doute que cet État ne doive offrir à notre industrie un certain débouché : elle seule l'Angleterre envoie dans les ports vénézuéliens, en fabricats de coton, de laine et de lin, pour une valeur de plus de 8,000,000 de francs.

Il est assez difficile de dire à combien s'élèvent nos importations et nos exportations pour le Vénézuéla dans nos statistiques commerciales : ce pays se trouve confondu avec Haïti, où nous avons des relations beaucoup plus importantes qu'avec le Vénézuéla. La commission désire que le Gouvernement examine si, pour l'avenir, il ne serait pas utile de tenir des statistiques séparées pour les deux pays.

Les moyens de communication dans le Vénézuéla sont sur le point de s'améliorer considérablement. Comme le dit l'exposé des motifs, une société s'est présentée et elle a été agréée, pour la construction d'un chemin de fer de Puerto-Cubello à Caraccas et d'autres embranchements. Tous les objets nécessaires à ce chemin de fer, tels que rails, marchandises, etc., peuvent être importés en exemption des droits de douane, et en même temps les bâtiments qui transportent ces objets n'auront aucun droit de port à payer.

La commission a demandé au Gouvernement communication :

- 1^o Du tarif des droits d'entrée et de sortie sur les principaux articles ;
- 2^o Une note indiquant le règlement des frais de port.

M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir à la commission ces deux documents ; ils seront imprimés à la suite de ce rapport. (Annexes A et B).

Dans plusieurs pays, tous les ports de mer ne sont pas mis sur le même pied ; les uns sont ouverts au commerce général, d'autres seulement au cabotage, etc. La commission a désiré savoir du Gouvernement quels ports sont ouverts au commerce étranger ?

Voici la réponse de M. le Ministre :

« Ports ouverts au commerce pour l'importation et l'exportation :

- » Ciudad Bolívar, dans la province de Guayana ;
- » La Guayara, dans celle de Caraccas ;
- » Puerto-Cabello, dans celle de Carabobo ;
- » La Vela, dans celle de Coro ;
- » Macaraïbo et Barcelona, dans les deux provinces de ces noms.

» Ports ouverts au commerce pour l'importation, en vue seulement de la consommation locale, et pour l'exportation ;

- » Cumana, dans la province de Cumana ;
- » Carupano, id. ;
- » Cariquito, id. ;
- » Cãno Colorado, id. ;
- » Barrancas, id. ;
- » Pampatar, dans la province de Margarita ;
- » Juan Griego, id. ;
- » Soledad, dans celle de Barcelona ;
- » Cumarebo, dans celle de Coro. »

Après ces considérations générales, la commission passe à l'examen des principales stipulations du traité.

Sous le rapport du commerce, de la navigation du séjour, des formalités, de la protection des propriétés et de la défense de leurs droits devant les tribunaux, les citoyens des deux nations sont placés sur le pied d'une parfaite égalité; quant aux émigrants, nous jouirons de tous les avantages accordés à la nation la plus favorisée. (Art. 2 et 4.)

L'article 5 stipule exemption de tout service militaire ou de la garde citoyenne.

Les citoyens des deux pays auront le droit de posséder et de disposer de leurs biens, ainsi que celui de recueillir et de transmettre des successions *ab intestat* ou testamentaires. (Art. 7.)

Les articles 8 à 11 et 16 sont relatifs aux navires; il y a assimilation complète entre les deux pavillons et des garanties contre des surtaxes pour le paiement des frais de port; en ce qui concerne le cabotage, on obtient le traitement de la nation la plus favorisée.

Toutes les marchandises, n'importe le pays de provenance et de destination, seront taxées comme si elles étaient importées ou exportées par pavillon national, sauf les produits de la pêche et le sel; pour l'entreposage et le transit, le traitement le plus favorisé est réciproque, et les deux Gouvernements s'obligent à ne pas donner à d'autres pays des avantages spéciaux pour l'importation et l'exportation de leurs produits. (Articles 13 à 15 et 17 à 19 du traité.)

Les articles 20 à 22 sont relatifs à l'établissement des consulats et à l'arrestation des matelots déserteurs. L'article 23 traite la question des sauvetages des navires et marchandises. Ces articles figurent dans tous les traités; il est inutile de démontrer ici les avantages qui en résultent pour le commerce et la navigation.

Cependant, comme ce qui existe pour les sauvetages sur notre côte, n'a pas été depuis longtemps révisé, la commission appelle l'attention du Gouvernement sur cette question.

La commission applaudit de nouveau à l'insertion dans le traité des règles du droit maritime adopté par le congrès de Paris. Ces dispositions prévoient le cas où l'une des parties contractantes serait en guerre avec une autre puissance, et donnent des garanties au commerce et à la navigation. (Articles 25 à 27.)

Par l'article 28, la Belgique jouira de tous les privilèges, avantages, en un mot, de toutes les faveurs, n'importe sous quelle dénomination, qui puissent être accordées par la suite à d'autres puissances.

Le présent traité aura au moins une durée de 5 ans.

La commission, à l'unanimité des membres présents, propose d'approuver la convention du 8 février de cette année.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

H. DOLEZ.

ANNEXES.

ANNEXE A.

TARIF DE LA RÉPUBLIQUE DE VÉNEZUELA.

Droits d'entrée. — Extrait.

MARCHANDISES.	UNITÉS.		DROITS.	
	VÉNEZUELA.	BELGIQUE.	VÉNEZUELA.	BELGIQUE.
Cristal ouvré, de toutes formes et dimensions, non spécialement tarifé.	Arrobe.	11 kil. 50	Centavos. 100	fr. c. 4 "
Verres à vitres et cristaux, plans de toutes dimensions.	"	"	200	8 "
Papiers peints	100 vares.	83 mètres.	110	4 40
— à écrire	rame de 480 feuilles.	rame de 480 feuilles.	50	2 "
— coupés pour cartes	"	"	66	2 64
— de musique ou à dessiner, blanc ou rayé	"	"	75	3 "
— d'impression, non collé.	"	"	50	2 "
Livres imprimés	Valeur.	Valeur.	10 %	10 %
Chandelles de suif.	Quintal.	46 kil.	440	17 60
Bougies de blanc de baleine.	Libra.	46 gr.	11	" 44
— de composition	"	"	7	" 28
— de cire blanche.	"	"	10	" 40
— — jaune	"	"	5	" 20
Pistolets à un ou deux coups	La paire.	La paire.	100	4 "
Revolvers.	"	"	600	24 "
Fusils de guerre	Chacun.	Chacun.	200	8 "
— de chasse à un coup, ordinaires	"	"	110	4 40
— — à un coup, fins	"	"	550	15 20
— — à deux coups, ordinaires	"	"	175	7 "
— — — fins	"	"	450	18 "
Machines à énouer le coton	Chacune.	Chacune.	300	12 "
— à égrener le maïs.	"	"	75	5 "
— pour la navigation.	"	"	750	30 "
— pour l'agriculture.	"	"	400	16 "
— pour les mines.	"	"	1000	40 "
— pour le tissage.	"	"	200	8 "

MARCHANDISES.	UNITÉS.		DROITS.	
	VÉNÉZUELA.	BELGIQUE.	VÉNÉZUELA.	BELGIQUE.
Clous de fer.	Quintal.	46 kil.	centavos. 530	fr. c. 15 20
Toiles de lin écruës, jusqu'à $\frac{1}{4}$ de largeur.	Vara.	83 centim.	5	» 20
— blanches.	»	»	10	» 40
Draps, jusqu'à $\frac{1}{4}$ de largeur.	»	»	50	2 »
— — $\frac{5}{8}$ —	»	»	100	4 »
Tissus de coton écruës non spécifiés jusqu'à $\frac{1}{4}$ de largeur.	»	»	1 $\frac{1}{4}$	» 7
— blanc	»	»	2 $\frac{1}{2}$	» 10
Tissus doubles de coton pour pantalon, jaquettes etc., jusqu'à $\frac{1}{4}$ de largeur.	»	»	6	» 24
Zinc en barres.	Quintal.	46 kil.	160	6 40
— laminé.	»	»	800	32 »
— en quincaillerie commune.	Libra.	46 gr.	20	» 80

Droits de sortie. — Extrait.

MARCHANDISES.	DROITS.		UNITÉS.	
	VÉNÉZUELA.	BELGIQUE.	VÉNÉZUELA.	BELGIQUE.
Cotons	centavos. 35	fr. c. 1 40	Le quintal.	46 kil.
Amidon	50	2 »	Id.	Id.
Pastel.	4	» 16	La livre.	46 gr.
Cacao	50	2 »	La fanègue.	50 kil.
Café	31 $\frac{1}{4}$	1 25	Le quintal.	46 kil.
Cuir de bétail en poils	12 $\frac{1}{2}$	» 50	La pièce.	La pièce.
Cuir divers.	3	» 12	Id.	Id.
Chapeaux en jijijapa	75	3 »	La douzaine.	La douzaine.
Quinquina	1	» 4	Par livre.	46 gr.
Tabac en feuilles	1	» 4	Id.	Id.
Salsepareille.	2	» 8	Id.	Id.
Zarapia	2	» 8	Id.	Id.
Bois de teinture	50	2 »	Le tonneau.	10 mds, cub. 200,000

ANNEXE B.

RÉPUBLIQUE DE VÉNÉZUÉLA. — RÈGLEMENT DES FRAIS DE PORT.

ART. 1^{er}.

Les navires nationaux ou étrangers qui viennent de l'étranger payent :

- 1^o Un droit de tonnage de 37 centavos $\frac{1}{2}$ ⁽¹⁾ par tonneau ;
- 2^o Les droits qui reviennent aux capitaines de port, c'est-à-dire, 3 piastres ⁽²⁾ ;
- 3^o Les droits d'entrée ou 7 centavos par tonneau ;
- 4^o Les droits qui reviennent au médecin, 3 piastres ;
- 5^o Les droits d'ancrage, 18 centavos par tonneau ;
- 6^o Le droit de pilotage, 6 piastres par chaque pied que calent les navires qui entrent à Angostura ou Macaraïbo ;
- 7^o Les droits d'aiguade, par tonneau, 12 centavos ;
- 8^o Permis de navigation, 2 piastres.

ART. 2.

Ne payeront aucun de ces droits :

- 1^o Les bâtiments de guerre, paquebots ou courriers nationaux et étrangers ;
- 2^o Les bâtiments qui, pour avaries effectives et prouvées, entrent dans le seul but de se réparer dans les chantiers de la République, pourvu qu'ils n'introduisent ou n'exportent aucun chargement ;
- 3^o Les bâtiments qui relâchent par force majeure, s'ils ne déchargent et ne chargent rien.

ART. 3.

Les bâtiments qui entrent et sortent sur lest ; ceux qui entrent avec chargement et sortent sans décharger ne sont assujettis qu'aux droits établis dans les n^{os} 4 et 6 de l'art. 1^{er}.

Alors même qu'un navire, provenant d'un port étranger, chargé ou sur lest, touche seulement pour faire escale dans un port de la République, et quand même il ne charge ni décharge aucune marchandise, il sera considéré comme venant directement de l'étranger pour le recouvrement du droit de port, conformément à cet article, dans le dernier port de la République où il opérera le chargement où le déchargement.

(1) Le centavo = 4 centimes.

(2) La piastre du Vénézuéla = 4 francs.

ART. 4.

Les navires venant de l'étranger avec chargement, payeront au premier port de la République où ils déposeront tout ou partie de leur charge, les droits désignés à l'art. 1^{er}; et dans les autres ports où ils feront échelle et déchargeront encore, ils ne seront assujettis qu'aux droits du n° 4 dudit art. 1^{er}.

Quand il ne sera pas prouvé par certificat de la douane respective que l'on a payé au premier port où le bâtiment a déchargé les droits désignés aux nos 1, 3 et 5 de l'art. 1^{er}, ces droits seront perçus au premier port de la République où le bâtiment touchera.

ART. 5.

Le droit d'aiguade imposé aux bâtiments non privilégiés sera perçu seulement dans les ports où il y aura de l'eau, située naturellement à un mille au plus de distance, ou amenée par des travaux d'art, où les bâtiments puissent faire leur provision, et aussi dans les ports où se trouvent aujourd'hui ou se trouveront à l'avenir construits des aqueducs publics ayant cette destination.
