

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 FÉVRIER 1861.

Convention entre la Belgique et le Hanovre concernant le péage de Stade.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Une convention a été conclue entre la Belgique et le Hanovre, le 18 de ce mois, au sujet du péage de Stade. Le Roi m'a chargé de la soumettre à votre approbation.

Les historiens ne sont pas d'accord sur l'origine des droits de Stade ou de Brunshausen. On la fait remonter au XI^e siècle.

Les bourgeois de Hambourg, dès l'année 1189, ont été exemptés du péage pour leurs navires et leurs marchandises.

Le traité de Westphalie, en 1648, donna le duché de Brême à la Suède, qui réduisit le droit à $\frac{1}{16}$ p. % de la valeur des marchandises et confirma le privilège de Hambourg.

Plus tard, la Suède perdit ses possessions des bords de l'Elbe, qui passèrent au Danemark. Celui-ci vendit le duché de Brême à l'électeur de Hanovre, en 1717.

En 1815, les droits de Stade firent l'objet de longs pourparlers entre les puissances riveraines de l'Elbe; elles convinrent enfin, par l'art. 15 de l'acte de navigation de l'Elbe signé à Dresde le 23 juin 1821, « de renoncer, sans préjudice aux principes généraux des actes du congrès de Vienne sur la navigation des fleuves et rivières (art. 108-116), à toutes discussions sur le péage de Brunshausen, contre l'engagement pris par le Hanovre de communiquer pour information le tarif de Brunshausen et de n'y rien changer arbitrairement, mais d'y appeler le consentement des États intéressés et surtout de la ville de Hambourg. »

Un nouveau tarif fut, en conséquence, mis en vigueur à partir de 1821.

Des réclamations, toutefois, s'élevèrent encore contre ce tarif, qu'on trouvait trop onéreux pour le commerce. L'Angleterre, notamment, adressa en 1841 de vives représentations au Gouvernement Hanovrien.

Le tarif de 1821 a fait place, en 1844, à celui qui est aujourd'hui en vigueur.

Les droits portent, non sur les navires, mais sur les marchandises, qui comprennent huit cents articles environ. Quelques produits sont admis en franchise,

mais le taux général des droits est de $\frac{1}{4}$ p. $\frac{0}{100}$ de la valeur ; il ne peut aller au delà de $\frac{3}{8}$, sauf pour certains articles tels que le charbon, le café, les boissons, le riz, les fruits, le tabac, le thé, le sucre, l'huile de baleine, les peaux, les matières textiles, les fils et les tissus.

La révision des valeurs officielles n'étant prescrite qu'au bout de vingt-cinq ans, le taux des droits s'exhausse réellement dans la même mesure que le prix vénal des marchandises va diminuant.

Enfin, indépendamment de leur chiffre, la perception des droits de Stade entraîne des inconvénients fâcheux pour le commerce. C'est ainsi que les navires, outre les papiers de bord ordinaires, doivent être munis d'un manifeste spécial, rédigé d'après les classifications du péage. Pour jouir des réductions accordées par les traités, il faut produire des certificats d'origine détaillés et précis. Le paiement des droits exige lui-même des formalités et des écritures. Quand le navire est arrivé à destination, le débarquement ne peut avoir lieu qu'à l'aide d'un permis particulier, etc.

La plupart des États ont conclu avec le Hanovre des traités contenant des stipulations relatives au péage de Stade.

Nous avons déjà vu que les navires hambourgeois, grâce à d'anciens arrangements, sont tout à fait exempts du péage.

D'après le traité signé le 22 juillet 1844 entre le Hanovre et l'Angleterre, les fils, les étoffes de coton, de laine ou de lin, les tissus mélangés, l'étain, le fer blanc, les articles de fer ou d'acier, le sirop, la faïence, les grès, le laiton, les métaux bruts ou travaillés, d'origine britannique, ne sont astreints qu'aux deux tiers des droits.

D'autres puissances se sont seulement assuré le traitement de la nation la plus favorisée, le privilège du pavillon hambourgeois réservé.

La convention du 13 janvier 1842 entre la Belgique et le Hanovre (annexe n° 4), renferme les trois articles suivants :

« Art. 8. Les navires belges et leur chargement seront traités, quant au taux et au mode de perception des droits ou péage de Stade ou de Brunshausen, sur le pied des navires et chargements des nations les plus favorisées, y compris le Hanovre, mais à l'exception de la ville libre de Hambourg.

» Si, par la suite, les navires hanovriens viennent à être, ainsi que leur chargement, en tout ou en partie, directement ou indirectement exempts desdits droits ou péage, les navires belges et leur chargement jouiront immédiatement de la même faveur.

» Art. 9. Les marbres et les pierres de toute espèce, provenant des carrières de la Belgique, seront affranchis de tout droit ou péage quelconque de Stade ou Brunshausen. Les sucres lumps et raffinés, les cuirs tannés, les armes (fusils de guerre et de chasse, carabines, pistolets, armes blanches), les clous, la cristallerie et la verrerie de toute espèce, d'origine belge, ne payeront que la moitié desdits droits ou péage actuellement existants ou tels qu'ils pourraient être fixés dans la suite.

» Toutefois, pour jouir de cet avantage, ces objets devront être transportés dans des navires de l'une ou de l'autre des deux hautes parties contractantes et leur origine devra être constatée par un certificat de l'autorité communale du

lieu où ils auront été extraits ou fabriqués, visé sans frais par le consul de Hanovre.

» ART. 10. En retour des concessions faites sur les droits et péage de Stade ou Brunshausen, le Gouvernement belge s'engage à faire rembourser aux navires hanovriens le droit perçu sur la navigation de l'Escaut par le gouvernement des Pays-Bas, en vertu du § 5 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839. »

Nous avions avec le Danemark un arrangement analogue. En échange du traitement de la nation la plus favorisée pour les navires belges et leurs cargaisons traversant le Sund ou les Belts, nous avions garanti aux navires danois le remboursement du péage de l'Escaut. La Chambre n'a pas oublié comment, les péages du Sund et des Belts ayant été capitalisés en 1837 par un traité général, on régla les obligations et les droits de la Belgique par une convention particulière et d'après un mode qui nous était propre.

Nous ne pouvions, ce précédent posé sur le Sund, rester dans le *statu quo* sur l'Elbe. Le 23 novembre 1859, le Ministre du Roi, d'après l'ordre qu'il en avait reçu, remit au cabinet de Hanovre une note ainsi conçue :

« La convention de navigation conclue le 13 janvier 1842, pour six années
» qui ont pris cours au 21 février 1842, et tacitement maintenue d'année en
» année depuis l'expiration de ce terme, a mis en rapport le péage de Stade avec
» celui de l'Escaut et a établi le principe qu'il est dû une compensation à la
» Belgique du chef du péage de l'Escaut que le Trésor belge acquitte à la
» décharge de la marine marchande hanovrienne, compensation qu'on a cherchée
» dans une réduction des droits de Stade.

« L'expérience de dix-sept ans démontre que la compensation assignée à la
» Belgique est loin d'égaliser le sacrifice qu'elle s'impose; en effet, les sommes que
» la Belgique a déboursées depuis 1842 à la décharge des navires hanovriens ont
» été les suivantes :

1842	fr.	49,228 60
1843		68,897 36
1844		62,146 38
1845		62,926 94
1846		76,282 80
1847		56,555 16
1848		10,848 03
1849		12,276 08
1850		17,221 93
1851		21,787 31
1852		21,675 56
1853		33,755 32
1854		54,221 66
1855		45,320 99
1856		53,875 56
1857		41,498 03
1858		57,124 85

« Le Gouvernement de S. M. le Roi des Belges croit donc qu'il est devenu

» nécessaire de soumettre la convention de 1842 à une révision afin de procurer
 » à la Belgique un dédommagement plus complet.

» A cet effet, le soussigné, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire
 » de S. M. le Roi des Belges, a été chargé de dénoncer, comme il le fait par
 » la présente, au Gouvernement de S. M. le Roi de Hanovre, la convention du
 » 15 janvier 1842.

» Le principe de la compensation restant admis et étant d'ailleurs incontes-
 » table, il sera, sans doute, facile aux deux gouvernements de s'entendre sur un
 » dédommagement plus complet, en conservant les mêmes éléments de compen-
 » sation.

» Le soussigné prie Son Excellence M. le comte de Platen-Hallermund de
 » vouloir bien lui donner acte de cette dénonciation, dont l'effet doit être, aux
 » termes de l'art. 2 § 2, de mettre la convention hors de vigueur à partir du
 » 25 février 1861, époque assez éloignée pour que toute perturbation puisse être
 » prévenue.

» Il saisit en même temps cette occasion, etc.

» (Signé) : B^{ou} NOTHOMB. »

Le gouvernement hanovrien accusa officiellement la réception de cette note.
 La convention ainsi dénoncée devait prendre fin au terme qui lui était désor-
 mais marqué.

Il était dans la pensée commune des deux parties de mettre l'intervalle à profit
 pour rechercher les conditions d'un nouvel accord. Au mois de juin, nous
 reprîmes l'initiative.

Mais la question de Stade allait entrer dans une phase nouvelle. L'Angleterre
 avait, elle aussi, dénoncé son traité avec le Hanovre. L'on fut donc conduit à
 discuter le rachat même des droits de Stade. Le produit annuel et moyen du
 péage, pendant la période de 1846 à 1860, a été de 220,000 thalers allemands
 (annexe n° 2). Les frais d'administration s'élèvent à environ 34,000 thalers par
 an. Le gouvernement britannique proposa d'allouer au Hanovre, à titre de com-
 pensation, un capital total de 5,1000,000 thalers, et il offrit de se charger d'un
 tiers de cette somme. La ville libre de Hambourg s'engagea à payer le second
 tiers. Le dernier restait à répartir entre les autres puissances intéressées.

Le Hanovre, quoiqu'il se crut en droit de réclamer un plus ample dédomma-
 gement, a accepté cette combinaison (annexe n° 3).

La répartition du troisième tiers entre les états autres que l'Angleterre et la
 ville libre de Hambourg, a été faite d'après le pavillon ; on a calculé, pour chaque
 pays, la moyenne des droits annuellement perçus sur les marchandises importées
 par ses navires. C'était, pour nous, la base la plus favorable. La quote-part de la
 Belgique est de 19,413 thalers (annexe n° 4).

Il est à prévoir que les gouvernements ne refuseront pas leur assentiment à ce
 mode de liquidation. Toutefois, ne fût ce qu'à raison des distances, la solution
 complète peut se faire attendre quelque temps encore. D'un autre côté, la con-
 vention avec la Belgique expirait au 25 de ce mois, et avec elle la clause qui
 garantit aux navires hanovriens le remboursement du péage de l'Escaut. On se

trouvait donc dans cette alternative ou d'exposer à une crise les relations maritimes du Hanovre avec la Belgique, ou d'anticiper, à notre égard, sur l'arrangement général. C'est de cette situation, Messieurs, qu'est née la convention particulière que j'ai l'honneur de soumettre à votre examen. Si elle nous est avantageuse, elle l'est aussi pour le Hanovre, et elle témoigne, à un égal degré, des loyales dispositions qui animaient les deux parties.

Nous continuerons à rembourser le péage de l'Escaut aux navires hanovriens.

Le Hanovre, de son côté, nous fait la remise, non plus d'une partie du péage de Stade, mais du péage entier, et il nous dispense de payer notre quote-part dans la capitalisation de ce péage.

Mais cet état de choses peut se modifier dans deux cas :

Le premier est celui où, par suite d'une mesure générale ou par d'autres motifs, la Belgique cesserait de rembourser le péage de l'Escaut. Il était juste de stipuler que, l'Elbe restant affranchi pour nous tandis que l'Escaut ne le serait plus pour le Hanovre, nous verserions au trésor hanovrien la quote-part qui nous incombait dans la capitalisation du péage de Stade.

La seconde éventualité se présenterait si, en vertu d'un arrangement entre les états intéressés, le péage de l'Escaut, à son tour, venait à être capitalisé. Nous serions, dans cette circonstance, tenus envers S. M. le roi de Hanovre de la quote-part que le Hanovre aurait à payer dans le capital de rachat du péage de l'Escaut, mais seulement jusqu'à concurrence de la somme inscrite au compte de la Belgique dans la capitalisation du péage de Stade ; c'est-à-dire que, dans cette hypothèse comme dans la précédente, nous n'aurions toujours à payer que la somme de 19,413 thalers.

L'avenir est donc, comme le présent, défini avec netteté, réglé avec justice.

Ce que nous avons fait avec le Danemark, nous le faisons avec le Hanovre.

Il y a cependant une différence entre les deux conventions, et elle n'est point au préjudice de la dernière : l'une a suivi la capitalisation des droits du Sund, l'autre précède le rachat du péage de Stade ; mais toutes deux reposent sur les mêmes bases, toutes deux consacrent les mêmes principes.

Le Ministre des Affaires étrangères,

BON DE VRIÈRE.



PROJET DE LOI.

A large, ornate, blackletter-style initial 'L' that begins the name 'Leopold'. The 'L' is highly decorative with flourishes and is positioned to the left of the name.**ROI DES BELGES,***À tous présents et à venir, salut.*

Sur la proposition de notre Ministre des Affaires Étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter aux Chambres le projet de loi dont la teneur suit :

« Vu l'art. 68 de la Constitution, portant que les traités de commerce et ceux qui pourraient grever l'État ou lier individuellement les Belges, n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment des Chambres ;
» Les Chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

ARTICLE UNIQUE.

« La convention particulière conclue entre la Belgique et le Hanovre, le 18 février 1861, concernant le péage de Stade, sortira son plein et entier effet. »

Donné à Bruxelles, le 20 février 1861.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

BARON DE VRIÈRE.

CONVENTION.

Sa Majesté le Roi des Belges, d'une part, et Sa Majesté le Roi de Hanovre, d'autre part, voulant en attendant qu'un traité général règle la suppression, par voie de capitalisation, du péage de Stade ou de Brunshausen, conclure une convention particulière qui détermine le mode d'après lequel la Belgique s'acquittera des obligations résultant pour elle de cet arrangement, ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges,

Le baron Jean-Baptiste Nothomb, décoré de la Croix de fer, grand-cordon de Son Ordre de Léopold et des Ordres de la Branche Ernestine, d'Albert le Valeureux, de la Légion d'honneur, de l'Aigle Rouge, de Charles III, du Christ de Portugal, de Saint-Michel de Bavière, de Saint-Olaf, du Lion des Pays-Bas, du Lion de Zaehringen, du mérite de la Hesse Grand-Ducale, de la Maison d'Anhalt, etc., Son Ministre d'État, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près la Cour de Hanovre ;

Et Sa Majesté le Roi de Hanovre,

Le comte Adolphe Charles Louis de Platen-Hallermund, Commandeur de 1^{re} classe de Son Ordre des Guelphes, grand-cordon des Ordres de Léopold d'Autriche, de l'Aigle Rouge, de l'Aigle Blanc de Russie, du Lion néerlandais, de la Maison d'Oldenbourg, de Pie IX, des Saints Maurice et Lazare, etc., Son Ministre d'État et des Affaires Étrangères ;

Lesquels après avoir échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants :

ARTICLE PREMIER.

Sa Majesté le Roi des Belges s'engage à continuer de rembourser aux navires hanovriens le droit perçu sur la navigation de l'Escaut par le Gouvernement des Pays-Bas, en vertu du § 3 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, aussi longtemps que cette faveur sera accordée aux navires d'une nation quelconque, y compris la Belgique.

En considération de ce remboursement, Sa Majesté le Roi de Hanovre fait remise sous les clauses énoncées ci-après, au trésor belge, de la quote-part mise en capital à la charge de la Belgique pour la capitalisation du péage de Stade ou de Brunshausen.

ART. 2.

Dans le cas où le remboursement du péage de l'Escaut ne serait plus opéré

par la Belgique au profit des navires hanovriens, soit par suite de l'abolition du droit en principe, soit par d'autres motifs, Sa Majesté le Roi des Belges s'engage à faire verser au trésor hanovrien la quote-part de la Belgique dans la capitalisation pour le rachat des droits de Stade ou de Brunshausen.

ART. 3.

Le cas échéant où par un arrangement entre les puissances participant aujourd'hui au remboursement du péage de l'Escaut, le péage de l'Escaut viendrait à être capitalisé, Sa Majesté le Roi des Belges sera tenu envers Sa Majesté le Roi de Hanovre de la part contributive que le Hanovre aurait éventuellement à payer dans la capitalisation jusqu'à concurrence de la somme mise à la charge de la Belgique pour sa part du rachat des droits ou du péage de Stade ou de Brunshausen.

ART. 4.

Les stipulations qui précèdent remplaceront les art. 8, 9 et 10 de la convention de navigation conclue entre la Belgique et le Hanovre le 15 janvier 1842, laquelle convention restera pour le surplus en vigueur comme si elle n'avait pas été dénoncée.

ART. 5.

L'exécution des engagements réciproques contenus dans la présente convention est expressément subordonnée à l'accomplissement des formalités et règles établies par les lois constitutionnelles des hautes parties contractantes, lesquelles s'obligent à en provoquer l'application dans le plus bref délai possible. Dans l'intervalle qui toutefois ne pourra dépasser l'année 1861, et sans que le péage de l'Escaut cesse d'être remboursé à la décharge des navires hanovriens, les droits de Stade continueront à être perçus d'après les tarifs en vigueur à moins que le rachat par capitalisation ne reçoive ses effets plus tôt.

ART. 6.

La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées avant la fin de l'année 1861.

En foi de quoi les plénipotentiaires l'ont signée et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Hanovre, en double expédition, en français et en allemand, le 18 février 1861.

(L. S.) NOTHOMB.

(L. S.) PLATEN-HALLERMUND.



ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Convention du 15 janvier 1842 entre la Belgique et le Hanovre.

S. M. le Roi des Belges et S. M. le Roi de Hanovre, également animés du désir de faciliter et d'étendre les relations de navigation entre les deux pays, ont jugé convenable de conclure une convention dans ce but, et ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires, savoir :

S. M. le Roi des Belges, le sieur Aldephonse Alexandre Félix Dujardin, Son chargé d'affaires près la cour de Hanovre et les villes anséatiques, chevalier de l'Ordre de Léopold, décoré de la Croix de fer ;

Et S. M. le Roi de Hanovre, le sieur Ernest Frédéric George Hüpeden, Son conseiller de cour, chevalier de l'Ordre des Guelphes, chevalier de seconde classe de l'Ordre de l'Aigle rouge, chevalier de l'Ordre du Lion d'Or de la Hesse électorale ;

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

ART. 1^{er}. Les navires belges qui entreront, chargés ou sur lest, dans les ports, rivières, canaux, havres, ancrages ou autres lieux quelconques du royaume de Hanovre, ou qui y feront le cabotage de port à port, seront, quelle que soit leur provenance ou leur destination, traités à leur entrée, à leur sortie et pendant leur séjour, sur le même pied que les navires nationaux pour tout ce qui concerne les droits de tonnage, de pilotage, de balisage, de quai, de port, de rade, d'écluses, de quarantaine, d'expédition ou d'office public, de patente, d'emmagasinage ou d'entrepôt ; et généralement pour tous les droits ou charges quelconques qui affectent le navire ou l'équipage, que ces droits soient perçus par l'État, les provinces, arrondissements ou communes, ou qu'ils le soient par des établissements publics ou particuliers ou par des corporations.

Par réciprocité, il en sera de même pour les navires hanovriens naviguant ou faisant le cabotage dans les ports, rades, havres, rivières, canaux, ancrages ou tous autres lieux de la Belgique.

La faculté réciproque de faire le cabotage de port à port se réglera d'après les lois, arrêtés ou ordonnances en vigueur dans les États respectifs des hautes parties contractantes.

ART. 2. Seront considérés comme navires belges et hanovriens ceux qui naviguent sous pavillon de leur pays, et qui sont munis de leurs papiers de bord et certificats requis par la législation respective des deux États pour constater la nationalité.

ART. 3. En tout ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et déchargement dans les ports, bassins, rades ou havres de l'un des deux États, et généralement pour toutes les formalités et dispositions quelconques auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leur équipage et le mouvement ou la manipulation de leur chargement, il est également convenu qu'il ne sera accordé aux navires nationaux aucun privilège ou faveur qui ne le soit également à ceux de l'autre État ; la volonté des deux souverains étant que, sous ce rapport aussi, les bâtiments des deux États soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

ART. 4. Les navires de l'un des deux États qui entreront dans les ports de l'autre pourront, pour autant que les lois du pays ne s'y opposent pas, ne décharger qu'une partie de leur cargaison, selon que le capitaine ou propriétaire du navire le désirera, et ils pourront quitter librement ces ports avec le reste.

ART. 5. Les navires de l'un des deux États entrant, soit pour prendre des ordres, soit en relâche forcée, soit pour hiverner dans les ports de l'autre État seront exempts de tous droits perçus sur les chargements, pour autant toutefois qu'ils ne rompent pas charge, en tout ou en partie, et qu'ils ne fassent aucune opération de commerce.

Il est convenu qu'on ne considérera pas comme rupture de chargement le transbordement ou la mise à quai momentanée de tout ou partie des marchandises, pour les manipuler ou pour réparer ou radouber le navire, pourvu que le capitaine ou l'ayant-droit se soit muni d'une autorisation de l'autorité compétente. Celle-ci pourra prendre toutes les précautions autorisées par les lois en vigueur pour prévenir les abus.

Si la réparation du navire ou d'autres circonstances exigeaient que la cargaison fut mise en entrepôt, en tout ou en partie, il ne sera payé aucun impôt, charge ou droit sur ce qui en sortira pour être rembarqué ou réexporté sur le même navire ou sur tout autre, qui ne soit ou ne serait payé, en pareil cas, par les navires nationaux pour leur cargaison.

ART. 6. Le droit ancien de naufrage est et demeure entièrement aboli à l'égard des marchandises, des navires et des sujets des deux hautes parties contractantes.

Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires belges ou de leurs cargaisons, naufragés sur les côtes de Hanovre, et réciproquement le sauvetage des navires hanovriens et de leurs cargaisons, naufragés sur les côtes de la Belgique, auront lieu conformément aux lois en vigueur dans les deux pays et de telle manière que les sujets des hautes parties contractantes jouiront, sous ce rapport, de tous les avantages accordés aux indigènes et aux nations les plus favorisées.

ART. 7. Chacune des hautes parties contractantes accorde à l'autre la faculté d'entretenir dans ses ports et places de commerce des consuls ou vice-consuls.

Les consuls, de quelque classe qu'ils soient, dûment nommés par leur gouvernement respectif et après avoir obtenu l'*exequatur* de celui dans le territoire duquel ils doivent résider, jouiront dans l'un et l'autre pays, tant dans leur personne que pour l'exercice de leurs fonctions, des privilèges dont y jouissent les consuls des nations les plus favorisées.

ART. 8. Les navires belges et leur chargement seront traités, quant au taux et au mode de perception des droits ou péage de Stade ou de Brunshausen, sur le

pieu des navires et chargements des nations les plus favorisées, y compris le Hanovre, mais à l'exception de la ville libre de Hambourg.

Si, par la suite, les navires hanovriens viennent à être, ainsi que leur chargement, en tout ou en partie, directement ou indirectement, exempts desdits droits ou péages, les navires belges et leur chargement jouiront immédiatement de la même faveur.

ART. 9. Les marbres et les pierres de toute espèce, provenant des carrières de la Belgique, seront affranchis de tout droit ou péage quelconque de Stade ou Brunshausen. Les sucres lumps et raffinés, les cuirs tannés, les armes (fusils de guerre et de chasse, carabines, pistolets, armes blanches), les clous, la cristallerie et la verrerie de toute espèce, d'origine belge, ne payeront que la moitié desdits droits ou péage actuellement existants, ou tels qu'ils pourraient être fixés dans la suite.

Toutefois, pour jouir de cet avantage, ces objets devront être transportés dans des navires de l'une ou de l'autre des deux hautes parties contractantes, et leur origine devra être constatée par un certificat de l'autorité communale du lieu où ils auront été extraits ou fabriqués, visé sans frais par le consul de Hanovre.

ART. 10. En retour des concessions faites sur les droits ou péage de Stade ou Brunshausen, le Gouvernement belge s'engage à faire rembourser aux navires hanovriens le droit perçu sur la navigation de l'Escaut par le gouvernement des Pays-Bas, en vertu du § 3 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839.

ART. 11. Si l'une des hautes parties contractantes accorde, par la suite, à quelque autre État des faveurs, en matière de navigation, autres ou plus grandes que celles stipulées dans la présente convention, les mêmes faveurs deviendront communes à l'autre partie, qui en jouira gratuitement, si la concession est gratuite, ou en donnant un équivalent, si la concession est conditionnelle, auquel cas l'équivalent fera l'objet d'une convention spéciale entre les hautes parties contractantes.

ART. 12. La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées dans le délai de six semaines, ou plus tôt, si faire se peut.

Elle aura force et vigueur pendant six années, à dater du jour de l'échange des ratifications. Si, un an avant l'expiration de ce terme, la présente convention n'est pas dénoncée, elle continuera à être obligatoire d'année en année jusqu'à ce que l'une des parties contractantes ait annoncé à l'autre, mais un an à l'avance, son intention d'en faire cesser les effets.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée en double original, et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Hanovre, le 15 janvier de l'an de grâce mil huit cent quarante deux.

(L. S.) DUJARDIN.

(L. S.) HUPEDEN.

La convention qui précède a été ratifiée par S. M. le Roi des Belges, le 1^{er} février 1842, et par S. M. le Roi de Hanovre, le 2 février.

L'échange des ratifications a eu lieu à Hanovre le 25 du même mois.



ANNEXE N° 2.

Tableau des revenus bruts du droit de Stade dans les exercices du 1^{er} juillet 1845 au 1^{er} juillet 1860.

1 ^{er} juillet 1845-46	187,958	thalers (allemands).
— 1846-47	175,793	—
— 1847-48	189,219	—
— 1848-49	148,699	—
— 1849-50	221,101	—
— 1850-51	194,977	—
— 1851-52	223,903	—
— 1852-53	216,268	—
— 1853-54	213,566	—
— 1854-55	246,429	—
— 1855-56	274,661	—
— 1856-57	266,055	—
— 1857-58	246,810	—
— 1858-59	244,770	—
— 1859-60	253,180	—
Total	5,305,369	thalers (allemands).

Le produit moyen des quinze exercices est donc de 220,000 thalers (allemands).

Les frais d'administration s'élèvent tout au plus à 34,000 thalers (allemands) par an.

ANNEXE N° 5.

Circulaire adressée par le Gouvernement hanovrien, le 2 février 1861, aux États appelés à payer le troisième tiers du capital de rachat du péage de Stade.

Le soussigné, Ministre d'État et des Affaires Étrangères de S. M. le Roi de Hanovre, a l'honneur de faire à S. Ex. . . . la communication suivante :

Le droit séculaire de Stade ou Brunshausen, assis sur une nouvelle base par la convention sur laquelle, conformément aux art. 108-116 de l'acte du congrès de Vienne, les états riverains de l'Elbe s'entendirent à Dresde, le 13 avril 1844, et sujet de stipulations dans une série de traités que le Hanovre a conclus avec un nombre d'États, est perçu sur les cargaisons des navires qui, en montant l'Elbe, viennent passer l'embouchure de la rivière dite Schwinge.

Les réductions introduites dans le tarif et les grandes facilités accordées pour le mode de perception devaient, selon les prévisions de 1844, mettre le droit susnommé à l'abri de tout grief.

Ces prévisions que les expériences des premières années semblaient ne pas démentir, ne sauraient être maintenues à présent.

Dans les derniers temps, on a vu le courant de l'opinion publique se porter contre le droit établi aux portes de Hambourg, métropole commerciale du nord de l'Allemagne. Produit naturel des idées et tendances d'aujourd'hui, l'agitation contre les droits de Stade est venue puiser de nouveaux éléments de force dans l'exemple de l'acte international des péages du Sund, accompli en 1857, et que l'on ne tardait pas à qualifier de précédent, sans trop se rendre compte des différences essentielles qui pouvaient subsister entre les droits mis en parallèle.

C'est dans cet état de choses que, appelé à un rôle prépondérant par la prépondérance de son commerce dans les eaux de l'Elbe inférieur, le Gouvernement de la Grande-Bretagne intervint dans l'affaire en dénonçant, à la date du 14 août 1858, le traité de commerce et de navigation qui avait été conclu entre le Hanovre et la Grande-Bretagne, le 22 juillet 1844.

Le but, si non exprimé, au moins sous-entendu, de cette mesure, que d'ailleurs les débats parlementaires avaient fait pressentir, était celui d'un nouveau règlement des droits de Stade, règlement auquel, d'après les vues et intentions du Cabinet britannique, la convention de Dresde ne devait plus servir de base ni de point de départ.

Les négociations qui suivirent de près la dénonciation du traité anglo-hanovrien, viennent d'aboutir, entre le Hanovre et la Grande-Bretagne, à une entente préalable à laquelle est déjà assurée l'accession de l'État qui avec l'Angleterre est principalement intéressé à la question, savoir la ville libre et hanséatique de Hambourg.

Convaincu que l'opinion publique en Angleterre, et ailleurs, repousserait

comme insuffisante toute mesure palliative et ne se tiendrait satisfaite d'aucune solution qui ne fut absolue et radicale, le Cabinet britannique est venu nous proposer la suppression complète des droits de Stade, au moyen d'un rachat dont, en même temps, il a eu soin de formuler les conditions.

Le Cabinet de Londres évalue à 200,000 thal. (allemands) en moyenne les revenus bruts du droit et croit arriver à une juste fixation du capital en multipliant le montant supposé des revenus annuels par le chiffre de 15 $\frac{1}{2}$. C'est la somme de 3,100,000 thal. (allemands), résultant de ce calcul, qui, d'après la proposition anglaise serait à payer au Hanovre et à répartir entre tous les États, qui, pour avoir été tributaires du droit de Stade, sont intéressés à son abolition.

Pour la répartition même l'Angleterre propose, comme une combinaison qui serait de nature à concilier les intérêts généraux avec les intérêts particuliers, de diviser la somme totale en trois parts égales, chacune de 1,033,333 $\frac{1}{3}$ thalers (allemands) et dont l'une serait à acquitter par la Grande-Bretagne, l'autre par la ville libre de Hambourg, la troisième par tous les autres États intéressés y compris le Hanovre.

Aux propositions ci-dessus, regardant le chiffre et la distribution des sommes de rachat, il a été ajouté certaines réserves et clauses dont il sera fait mention plus tard.

Le Gouvernement du Roi, je l'avoue franchement, n'a pas été sans hésiter, avant d'accepter la situation que le projet anglais lui faisait.

En vertu des règles généralement reconnues le Hanovre aurait certes été fondé à réclamer, comme compensation du péage à abolir, un capital dont les intérêts, au taux usuel de 4 p. %, auraient équivalu à la somme moyenne des revenus annuels du péage.

Or, d'après l'extrait des registres ci-annexé (tableau I, annexe n° 2), les revenus *bruts*, dans les exercices de 1843 à 1860 ont été en réalité d'au moins 220,000 thalers et les revenus *nets* d'au moins 186,000 thalers en moyenne.

La capitalisation de cette rente au taux de vingt-cinq fournirait une somme de plus de quatre millions et demi.

En outre, il est un fait constant et dont il serait peu équitable de ne pas tenir compte, que les recettes du droit de Stade loin de rester stationnaires, poursuivent un mouvement sans cesse ascendant et promettaient au trésor public des bénéfices croissants d'année en année.

Si, comme cela s'est fait dans une récente occasion, après avoir retranché de l'addition les années de guerre, on restreint l'addition aux rendements *des dernières années* révolues, on venait à capitaliser au taux de vingt-cinq la rente trouvée de cette manière, et à en défalquer ensuite 38 p. %, on aurait toujours une somme d'à peu près quatre millions comme devant représenter le capital à solder.

La somme totale que l'Angleterre nous a proposée à titre de dédommagement est très-éloignée du chiffre susmentionné et ne saurait donc guère être considérée comme une compensation vraie et complète. Le règlement de l'affaire étant réalisé sur cette base, le Gouvernement hanovrien se trouvera infailliblement en présence d'un découvert qui ne peut manquer d'altérer à un degré très-sensible l'équilibre du budget.

Ainsi, nos préoccupations étaient bien légitimes et nos hésitations n'avaient rien que de fort naturel.

Malgré toutes ces raisons d'une importance incontestable nous avons fini par acquiescer, de tout point, aux propositions de l'Angleterre.

Cédant aux conseils éclairés et bien intentionnés de cette puissance, nous nous sommes décidés à porter à une cause d'utilité publique un sacrifice éminemment considérable, à côté duquel il ne se présente au Hanovre aucun avantage spécial, mais dont le commerce et la navigation de presque tous les États du monde civilisé seront appelés à recueillir les fruits.

L'arrangement préalable intervenu entre le Hanovre et la Grande-Bretagne et auquel la ville de Hambourg vient de s'associer, porte sur les points suivants :

Le Hanovre consent à supprimer complètement et à jamais le droit de Stade, réservant toutefois le vote des chambres qui est requis par la constitution du royaume.

A titre de compensation et comme condition de ce sacrifice un capital total de 5,100,000 thalers (allemands) est assuré au Hanovre.

La Grande-Bretagne et la ville libre et hanséatique de Hambourg se sont éventuellement engagés à payer les deux tiers de la somme susdite, tout en subordonnant la validité et l'exécution de cet engagement à l'accomplissement des formalités et règles établies par leurs constitutions.

Le Hanovre s'engage formellement à ne substituer au droit de Stade aucun droit sur la navigation de l'Elbe, sous quelque dénomination que ce soit, après que ce droit sera aboli par traités et contre l'indemnisation stipulée dans ces mêmes traités.

Le Hanovre s'engage, en outre, à prendre soin, comme par le passé et dans la mesure de ses obligations actuelles, de la conservation des ouvrages qui sont nécessaires à la libre navigation du fleuve, et à n'établir à ce titre aucune nouvelle taxe quelconque à la place du droit aboli par les traités à conclure.

Telle est la substance de l'arrangement éventuel et préalable auquel nous sommes parvenus avec les deux États dont l'accord entre eux et avec le Hanovre devait, par la force des choses, constituer la première condition pour entreprendre, avec quelque chance de succès, la tâche qui nous est dévolue.

Maintenant la question va se poser régulièrement et, nous l'espérons du moins, se dénouer à la satisfaction de tous.

Par la présente, le soussigné se permet de soumettre à l'appréciation éclairée de Son Excellence en même temps que des autres Gouvernements dont se compose le troisième groupe des États intéressés, la proposition sus-indiquée.

Après la réduction très considérable que le cabinet britannique a fait subir au capital de rachat ; après les longues et scrupuleuses investigations que le Gouvernement et le Parlement de la Grande-Bretagne ont vouées à une affaire qui leur était familière depuis bien des années ; enfin, après l'accession acquise de la ville libre de Hambourg, pourvue comme aucun autre État des éléments d'information ; les Gouvernements du troisième groupe n'auront pas de peine à se convaincre

qu'un projet dû à l'initiative de l'Angleterre ne peut léser leurs intérêts, quel que soit du reste le dénouement que pourront recevoir des questions secondaires.

Sûr de ce fait, le soussigné se bornera à mettre en lumière le mode de répartition qu'il vient proposer à l'égard du dernier tiers.

C'est le principe du pavillon auquel, après un examen réitéré et approfondi, le Gouvernement du roi a cru devoir s'arrêter.

Ce principe fait, ce nous semble, une juste part de tous les intérêts en cause.

Il constitue le plus sûr, sinon le seul moyen d'arriver à la solution qu'appelle de tous ses vœux le monde commerçant.

Les deux tiers dont la Grande-Bretagne et la ville de Hambourg se chargent, couvrent, et même au-delà, le montant des quote-parts de ces deux États, si elles avaient été calculées sur le pied du pavillon. Les autres États ont donc la certitude que le compromis qui est intervenu entre le Hanovre et les États sus-indiqués est tout à fait à leur avantage.

L'application de ce principe ne rend, à peu d'exceptions près, solidaires de l'œuvre du rachat que ces États dont on peut attendre le concours actif, prompt et efficace.

Les quelques États qui seraient à classer dans une autre catégorie, ne sauraient, en refusant même leur assistance ou leur paiement, ni compromettre ni retarder le dénouement final.

C'est sans doute pour ces raisons que la Grande-Bretagne comme la ville libre de Hambourg ont donné leur approbation à l'application du principe indiqué.

En communiquant ci-après à Son Excellence le tableau II (annexe n° 4), qui rend un compte détaillé de la part contributive de tous les États à la charge desquels devra tomber le dernier tiers de la somme totale, le soussigné a une pleine confiance dans le succès d'une négociation à laquelle, il n'oserait en douter, toutes les parties intéressées apporteront la même bonne disposition et le même esprit de conciliation dont le Hanovre vient de faire preuve.

Lorsqu'il s'agit d'une œuvre commune comme celle qui nous occupe en ce moment, il serait oiseux de prouver qu'il ne peut être admis qu'un rachat total ou que des rachats partiels doivent être exclus.

Indépendamment d'autres considérations, l'impossibilité des transactions fragmentaires ressort clairement de l'art. V du traité du 13 avril 1844, sur le droit de Brunshausen (Stade). Car cet article oblige le Hanovre à faire participer les États riverains de l'Elbe à tout avantage qui viendrait à être accordé à quelque puissance tierce, que la concession faite à la puissance tierce ait été gratuite ou conditionnelle, que, dans le dernier cas, l'État riverain ait donné, ou non, une compensation équivalente.

Malgré cela le soussigné n'hésite cependant pas à déclarer dès à présent que le droit de Stade cessera d'être prélevé, et toute mesure de contrôle relative à ce droit cessera d'être exercée, dès que, outre les quote-parts de la Grande-Bretagne et de la ville libre de Hambourg, les six septièmes du troisième tiers du capital nous seront garantis par traité.

La somme dont nous consentons à ne pas attendre le paiement laisse une assez grande latitude pour pouvoir espérer qu'il ne surviendra pas d'obstacle à la prompte abolition du droit, pourvu que les hautes parties intéressées acceptent le mode de répartition que nous leur signalons et que toute l'opération soit admise en principe.

C'est une déclaration sur les principes et sur les quote-parts signalés ci-dessus que le soussigné désirerait, avant tout, de la part de Son Excellence. — Une fois que les réponses des Hauts Gouvernements, auxquels le soussigné s'adresse, auront dissipé quelque peu l'incertitude dans laquelle il ne laisse pas que de se trouver sur le résultat de ses démarches, il aura soin de faire des propositions pour la conduite ultérieure de l'affaire.

Le soussigné n'aura guère besoin d'ajouter qu'il se fera un devoir empressé de mettre à la disposition de Son Excellence tous les renseignements qu'elle désirerait avoir pour plus ample information.

C'est avec empressement que le soussigné saisit cette occasion pour offrir à Son Excellence les assurances de sa haute considération.

Hanovre, ce 2 février 1861.

(Signé) PLATEN-HALLERMUND.

ANNEXE N° 4.

Montant des quote-parts que les États nommés ci-dessous auront à payer dans la somme de 1,033,333 $\frac{1}{2}$ thalers (Allemands), tiers du capital total de rachat de 3,100,000 th., ces quote-parts étant calculées sur les droits acquittés par les marchandises qui, dans les années 1852-1859, ont passé sous les différents pavillons la ligne établie pour la perception du péage de Stade.

NUMÉROS.	NOMS DES ÉTATS.	Somme moyenne de 1852-1859 des droits perçus annuellement sur les marchandises importées sous les pavillons des États ci-dessous.		La part contributive à la somme totale à répartir de 1,033,333 $\frac{1}{2}$ th. est donc en thalers (allemands) de
		en thalers (allemands).	ou P. C. de la somme totale de 1,033,333 $\frac{1}{2}$ thalers (allemands).	
2	2	3	4	5
1	Danemark	16650,48	20,97840	209345
2	Pays-Bas	15305,37	16,11802	169963
3	Hanovre	9856,91	11,03025	123796
4	Suède.	7549,70	8,05110	92495
5	France	5654,00	6,88705	71166
6	Norwège	5106,00	6,91855	64258
7	Brême	5205,00	5,00535	40554
8	Espagne	5002,72	5,05607	57789
9	Oldenbourg.	2792,59	5,10406	55144
10	Prusse	2740,55	5,55768	54489
11	Belgique	1542,60	1,87874	19415
12	Portugal	1288,28	1,56808	16215
13	Mecklembourg-Schwerin	1259,91	1,53454	15855
14	Deux-Siciles	781,64	0,95104	9856
15	Lubeck	706,00	0,85983	8885
16	Russie	654,32	0,77225	7985
17	Sardaigne.	104,08	0,12656	1510
18	Autriche	101,14	0,12518	1275
19	Toscane.	25,57	0,02871	297
20	États-Unis d'Amérique	4795,74	5,34063	60555
21	Autres États transatlantiques :			
	a. Brésil	80,52	0,09806	1015
	b. Venezuela	55,97	0,06817	704
	c. Honduras	5,89	0,00717	74
	d. Mexique.	2,05	0,00559	37 $\frac{1}{3}$
	e. États de la côte occidentale d'Amérique.	765,04	0,93059	9614
	f. Autres pays	118,84	0,14470	1496
	Somme totale	82109,42	100	1,033,333 $\frac{1}{2}$

ANNEXE N° 3.

Mouvement du commerce entre la Belgique et les villes anséatiques, de 1846 à 1860.

(COMMERCE SPÉCIAL.)

(Valeurs exprimées en millions et milliers de francs.)

ANNEES.	IMPORTATIONS EN BELGIQUE.	EXPORTATIONS DE BELGIQUE.
	VALEURS VARIABLES	VALEURS VARIABLES
1846	2,558	4,422
1847	1,650	5,445
1848	0,428	4,105
1849	0,982	4,487
1850	0,148	5,638
1851	0,209	5,375
1852	0,525	6,185
1853	0,979	6,315
1854	1,361	7,671
1855	2,074	8,111
1856	2,588	10,565
1857	3,741	13,410
1858	2,652	10,027
1859	5,389	11,275

ANNEXE N° 6.

*Mouvement de la navigation entre la Belgique et les villes anséatiques, depuis 1846 jusqu'en 1860.***A. — Navires belges.**

ANNÉES.	Venus en Belgique des villes anséatiques.			Expédiés de Belgique vers les villes anséatiques.		
	Nombre DES NAVIRES.	TONNAGE.	CHARGEMENT.	Nombre DES NAVIRES.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
1846	2	179	179	2	179	179
1847	»	»	»	4	572	572
1848	1	95	95	5	462	462
1849	1	90	90	5	264	264
1850	»	»	»	4	577	270
1851	»	»	»	5	252	197
1852	1	90	90	7	627	495
1855	1	247	»	1	90	90
1854	1	415	540	1	141	141
1855	»	»	»	»	»	»
1856	19	5,917	2,557	19	5,686	2,985
1857	19	5,754	2,816	18	5,582	2,964
1858	2	544	544	1	88	88
1859	»	»	»	»	»	»

N. B. Ce tableau indique seulement les navires belges qui ont dû arriver dans les villes anséatiques venant de Belgique. Mais il entre à Hambourg des navires belges venant d'ailleurs que de Belgique; il en est arrivé, en 1856, 4, des pays transatlantiques; en 1857, 1, des pays transatlantiques et 2 des ports d'Europe autres que de Belgique; en 1858, 2, des pays transatlantiques et en 1859, 1, des pays transatlantiques.

ANNEXE N° 6^{bis}.

Mouvement de la navigation entre la Belgique et les villes anseatiques, depuis 1846 jusqu'en 1860.

B. — Navires étrangers.

ANNÉES.	Venus en Belgique des villes anseatiques.			Expédiés de Belgique vers les villes anseatiques.		
	Nombre DES NAVIRES.	TONNAGE.	CHARGEMENT.	Nombre DES NAVIRES.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
1846	106	6,519	6,247	125	8,687	8,805
1847	80	3,720	3,720	156	11,708	7,761
1848	8	561	559	85	9,515	6,088
1849	16	1,405	795	85	10,561	6,887
1850	6	269	269	110	11,144	7,222
1851	15	1,077	729	128	12,664	8,848
1852	26	1,525	1,494	159	14,059	8,800
1853	45	5,255	5,255	125	10,491	7,977
1854	56	5,155	2,889	155	19,949	10,185
1855	61	3,929	4,612	145	16,749	9,962
1856	19	2,281	1,455	99	11,454	7,002
1857	56	6,851	5,548	79	14,812	6,968
1858	56	10,005	8,446	105	15,140	10,815
1859	85	18,675	14,944	105	18,185	15,452

TABLE DES MATIÈRES.



Exposé des motifs	page.	1
Projet de loi		6
Convention du 18 février 1861	!	7

ANNEXES.

N° 1. Convention du 13 janvier 1842	9
N° 2. Tableau du revenu des droits de Stade	12
N° 3. Circulaire adressée par le gouvernement hanovrien, le 2 février 1861, aux États appelés à payer le troisième tiers du capital de rachat du péage de Stade	15
N° 4. Tableau de la répartition du troisième tiers du capital de rachat.	18
N° 5. Mouvement du commerce entre la Belgique et les villes anséatiques. Importa- tions. Exportations	19
N° 6. Mouvement de la navigation entre la Belgique et les villes anséatiques	20
N° 6 ^{bis} . Id. id. id.	21

