

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 MARS 1837.

Traité général et convention particulière concernant l'abolition des péages du Sund et des Belts.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Roi m'a chargé de vous présenter un traité signé à Copenhague, le 14 de ce mois, entre la Belgique, l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, le Hanovre, le Mecklembourg-Schwerin, l'Oldenbourg, les Pays-Bas, la Prusse, la Russie, la Suède et la Norwège, les villes libres et anseatiques, d'une part, et le Danemark, d'autre part, ainsi qu'une convention séparée conclue, le même jour, entre la Belgique et le Danemark.

Ces deux arrangements se rapportent à l'abolition des péages du Sund et des Belts. Avant d'en indiquer les conditions, j'entrerai dans quelques détails historiques, nécessaires pour donner une idée exacte de la mission qu'a remplie la conférence de Copenhague.

Quelle est l'origine réelle des péages que prélève le Danemark sur la navigation du Sund et des Belts, ces défilés qui relient la Baltique à la mer du Nord? En remontant dans le passé, on n'aboutit qu'à des conjectures. Ce qui est hors de doute, c'est que, dès le treizième siècle, les péages du Sund ont fait l'objet de stipulations diplomatiques, et que, depuis cette époque, tantôt comme cause principale, tantôt comme question incidente, ils ont fourni matière à une longue série de difficultés, de négociations et d'accommodements dont je ne puis retracer ici toutes les péripéties. Je me bornerai à exposer sommairement :

- I. Les faits qui touchent de plus près la Belgique;
- II. Le rôle des Puissances étrangères, et
- III. Les négociations qui ont amené les actes tout récemment signés à Copenhague.

I

De 1448 à 1481, sous le règne de Christian I^{er}, certaines villes des Pays-Bas obtinrent, pour leurs navires traversant le Sund et les Belts, des privilèges qui

furent confirmés et étendus par Christian II. Quoique nous manquions de données précises à cet égard, il paraît que l'exemption de toute taxe leur fut accordée moyennant une rente annuelle. La jalousie de la ligue anséatique ne leur permit pas de conserver cette position.

En 1544, traité de Spire entre Christian III, les ducs de Schleswig et de Holstein, d'un côté, et l'Empereur Charles-Quint, comme souverain des Pays-Bas, de l'autre. Les droits du Sund sont compris dans la clause générale suivante : « Les » sujets des deux parties contractantes peuvent naviguer, voyager et faire le commerce, sans aucun empêchement, par terre ou par mer, dans les royaumes, » principautés, seigneuries, villes, ports et passages d'eau respectifs, sous condition de payer les droits *accoutumés depuis les anciens temps*. Leurs biens et » leurs marchandises ne seront ni confisqués ni détenus par lesdits Princes, ou » par leurs baillis, employés et serviteurs. »

Les droits du Sund furent, néanmoins, exhaussés dans la suite, mais il paraît que, sur les plaintes énergiques du duc d'Albe, alors gouverneur-général des Pays-Bas, l'on revint aux anciennes taxes, pour les modifier encore bientôt après.

En 1643, traité de Christianople entre le Danemark et les Pays-Bas. C'est la première convention à laquelle fut annexé un tarif officiel encore connu. Les marchandises étaient partagées en deux classes : les unes, nominativement énumérées, étaient soumises à des droits spéciaux. Les autres, non énumérées, demeuraient grevées des taxes qui les frappaient de temps immémorial.

La question de droit, qui est de savoir en vertu de quel titre ou de quel principe juridique le Danemark impose la navigation du Sund et des Belts, cette question fut agitée dans les négociations. Les plénipotentiaires hollandais firent des réserves sur la légitimité d'un semblable tribut.

Il convient de noter aussi, en passant, que peu d'années après, en 1649, les Hollandais rachetèrent les droits perçus sur les navires des Pays-Bas et leurs cargaisons, mais la convention conclue à cet effet ne tarda pas à être annulée.

En 1701, nouveau traité entre le Danemark et les Pays-Bas. Voici ses dispositions essentielles :

« Le péage du Sund se percevra et sera payé par les sujets des Pays-Bas, conformément au traité de Christianople et tarif y annexé, signé et confirmé par les deux parties contractantes pour le terme de vingt ans..... »

« Les marchandises et effets qui ne se trouveraient point énumérés dans ledit tarif payeront *un pour cent* de la valeur qu'ils auront dans les lieux de production ou de provenance. »

« Le Roi de Danemark promet d'entretenir en bon état les phares et fanaux sur les côtes danoises, moyennant un droit de 24 francs pour un navire chargé et de 12 francs pour un navire sur lest..... »

« Les émoluments à payer aux employés de la douane du Sund sont fixés à 12 francs, à partager comme suit :

» Le directeur, 3 francs ;

» Les quatre conseillers, 6 francs ;

» Les autres employés, 3 francs.

» Et pour que les capitaines et patrons de navires déclarent avec plus d'exacti-

» tude tout ce dont se composent leurs chargements, il leur est alloué, à titre de » gratification, 4 p. % du montant des droits qu'ils auraient payés. »

Plus d'un siècle se passe sans qu'il intervienne un nouvel acte entre le Danemark et les Pays-Bas.

En 1817, échange d'une déclaration entre les deux royaumes. Les parties conviennent que le traité de 1701 demeurera en vigueur jusqu'à ce qu'elles s'entendent sur son renouvellement. Les habitants des provinces méridionales des Pays-Bas et leurs navires sont admis à jouir, tant au passage du Sund que dans les ports danois, de tous les avantages, exemptions et privilèges stipulés dans le même traité.

En 1841, convention de navigation entre le Danemark et la Belgique. L'art. 8 est ainsi conçu :

« Au passage du Sund et des Belts, les navires et les cargaisons belges ne payeront que les mêmes droits et seront traités de la même manière que ceux des » nations les plus favorisées. »

II

Les stipulations des traités de 1648 et de 1701 furent successivement étendues à la plupart des États étrangers. Elles constituaient le traitement des nations privilégiées.

Mais le cours des choses était venu singulièrement altérer l'assiette des péages. Les taxes avaient été calculées, en 1648 et en 1701, d'après la valeur des marchandises à ces époques. Or, le prix de tous les articles de commerce ayant fléchi depuis, telles taxes qui, originairement, ne représentaient qu'un pour cent de la valeur des marchandises, avaient fini par s'élever à 5, 10, et même 18 pour cent.

De là des réclamations, aussi pressantes que fondées, à la suite desquelles furent enfin conclues les conventions du 13 et du 25 août 1841, entre le Danemark, l'Angleterre et la Suède. Ces transactions, dont le bénéfice fut étendu aux nations privilégiées avec quelques amendements obtenus par la Prusse en 1846, avaient été conclues pour un terme de dix ans, mais l'assentiment tacite des parties les a maintenues en vigueur jusqu'aujourd'hui. Du reste, l'on n'avait amélioré la position que des marchandises non énumérées, et les charges pesant sur la coque des navires se trouvaient, à cause des dépenses imposées au Danemark pour l'établissement de nouveaux phares, plutôt aggravées que réduites.

Cependant, la situation s'était compliquée, dans les derniers temps, d'un élément nouveau : je veux parler de l'intervention des États-Unis.

Jusqu'en 1826, le Danemark et les États-Unis ne s'étaient réciproquement liés par aucun traité. De fait, les navires américains acquittaient les péages du Sund et des Belts.

Une clause du traité de commerce et de navigation conclu, le 26 avril 1826, entre les deux pays, porte que : « ni les bâtiments des États-Unis, ni leurs cargaisons, ne payeront, au passage du Sund et des Belts, des droits plus élevés que » ceux auxquels sont ou seront soumises les nations les plus favorisées. »

En 1841, la question attire les regards du Gouvernement américain. M. Webster signale au Président la manière dont les navires des États-Unis sont traités en pas-

sant devant le château de Cronenberg. En 1843, dans un rapport de M. Upshur, secrétaire d'État, au Président Tyler, se révèlent de nouveaux indices de la politique qu'allaient adopter les États-Unis. Toutefois, les choses demeurèrent en l'état jusqu'en 1848. La présidence de la République avait passé entre les mains de M. Polk. M. Buchanan dirigeait la secrétairerie d'État. L'Envoyé des États-Unis à Copenhague reçut l'ordre de demander formellement qu'un terme fût assigné à la perception de péages dont le Gouvernement américain prétendait n'avoir jamais reconnu la légalité. Nouveau temps d'arrêt occasionné par les troubles politiques qui éclatèrent quelque temps après dans le nord de l'Europe. En 1853, M. Pierce est président, et M. Marcy, secrétaire d'État. Le cabinet de Washington reprend la question avec une nouvelle énergie, et la solution continuant à se faire attendre, il dénonce le traité de 1826 et notifie au Danemark que, passé le terme d'une année, les navires américains n'acquitteront plus les péages du Sund et des Belts.

Cette communication eut lieu le 14 avril 1855.

Le traité devait, en conséquence, prendre fin, à pareil jour, en 1856.

III

Telle était la situation lorsque le Gouvernement danois, vers la fin de 1855, invita tous les États à prendre part à des conférences qui devaient s'ouvrir à Copenhague et conduire, s'il était possible, à un arrangement définitif de l'affaire. (Annexes nos 1 et 2 et tableaux, annexes nos 3 et 4.)

La plupart des Gouvernements européens, sans s'engager sur le fond, nommèrent leurs Plénipotentiaires. Le cabinet de Washington resta dans la voie qu'il s'était tracée. « La question en litige entre les États-Unis et le Danemark, dit-il, est de » savoir, non pas quelle charge notre commerce avec la Baltique aura à supporter, » mais s'il sera soumis à une charge quelconque... En réclamant pour nos navires » et leurs cargaisons l'exemption de toute taxe de la part du Danemark, à l'entrée » des détroits de la Baltique, le Président revendique un grand principe interna- » tional susceptible d'application étendue et variée. » Déclinant, d'ailleurs, la compétence du tribunal qu'il s'agissait de créer, il annonçait qu'il ne traiterait qu'avec le Danemark, et, sans refuser de payer un juste équivalent pour les services que son commerce retirerait, à l'avenir, des dépenses faites par l'administration danoise, il rejetait à l'avance l'idée d'acheter par aucun sacrifice le libre passage du Sund et des Belts. (Instructions de M. Marcy au chargé d'affaires des États-Unis à Copenhague, annexe n° 5.)

Le 4 janvier 1856, les plénipotentiaires d'Autriche, de Belgique, d'Espagne, de France, de la Grande-Bretagne, des Pays-Bas, de Prusse, de Russie, de Suède et Norwège, se réunirent en conférence à Copenhague. Le commissaire de Sa Majesté danoise leur fit les propositions suivantes :

- 1° Les péages imposés sur les navires et les cargaisons seraient rachetés ;
- 2° Les péages sur les navires seraient portés au compte de la puissance à laquelle appartient le pavillon ;

5° Et les péages sur les cargaisons, moitié au compte de la Puissance qui importe et moitié au compte de celle qui exporte.

D'après les données fournies aux plénipotentiaires, les droits perçus sur les navires avaient été, en moyenne annuelle, pendant les années

1851-1853, de	rd.	284,089
et les droits sur les cargaisons, de.		2,103,200
Total.		rd. 2,387,289

ce qui, capitalisé sur le pied de 4 p. %, aurait représenté une somme de rd. 59,682,225
ou de fr. 179,046,675
le rigsdaler calculé au taux de 3 francs.

Toutefois, le représentant du Gouvernement danois ne réclamait pas ce capital de près de 60 millions de rigsdalers pour prix de l'abolition des péages du Sund et des Belts, et il promit d'indiquer dans la prochaine conférence le montant de l'indemnité à laquelle le Danemark croyait pouvoir équitablement prétendre. (Mémoire de la conférence du 4 janvier 1856, annexe n° 6, et tableaux, annexes nos 7, 8, 9 et 10.)

La seconde conférence se tint le 2 février 1856. Le commissaire danois déclara que son Gouvernement consentait à renoncer aux péages du Sund et des Belts moyennant une compensation de 33,000,000 rigsdalers (103,000,000 francs), et ce, sous les trois conditions :

« *A.* Que le rachat comprendrait toutes les Puissances intéressées dans le commerce et la navigation du Sund et des Belts et qu'il serait agréé par celles qui étaient représentées à la conférence, le Danemark se réservant de traiter séparément avec les Puissances non représentées, pour leur quote-part.

» *B.* Que, de cette somme, 2,333,088 rigsdalers seraient considérés comme compensation des droits de fanal et répartis selon la proposition faite sous le n° 2, à la séance du 4 du mois passé, et que 32,664,912 seraient considérés comme compensation des droits sur les marchandises et répartis selon la proposition faite sous le n° 3, à ladite séance.

» *C.* Que la quote-part qui, d'après le tableau annexé à sa communication sous *NB*, serait mise à la charge de chacune des Puissances représentées, serait rendue disponible au Danemark au terme à convenir pour la cessation du prélèvement du péage, ou qu'au moins le paiement en serait garanti et assuré d'une manière qui parût satisfaisante au Danemark. »

Le commissaire de Sa Majesté danoise ajouta que la somme de 33 millions de rigsdalers était le *minimum* de l'indemnité que le Danemark se croyait en droit de demander pour l'abolition des péages, et que l'acceptation des conditions ci-dessus exposées était indispensable pour que le Gouvernement danois considérât son offre comme obligatoire (Mémoire de la conférence du 2 février 1856, annexe n° 11 et tableaux, annexes nos 12, 13, 14 et 15).

Les Plénipotentiaires, avant de passer outre, crurent devoir communiquer la proposition du Danemark à leurs Gouvernements respectifs. On fit remarquer, à ce propos, que ce n'était plus la *capitalisation* proprement dite des péages du

Sund et des Belts qui était sur le tapis, mais bien une *indemnité* pour leur abolition, le Danemark restant, au surplus, chargé de la construction ou de l'entretien des phares, fanaux, etc., nécessaires à la sûreté de la navigation dans les détroits.

Le débat se trouva ainsi reporté dans les cabinets. On arriva au mois d'avril sans qu'aucun résultat se fût produit. Le traité américain expirait. Il fut prorogé pour deux mois, c'est-à-dire jusqu'au 14 juin 1856, de commun accord entre les États-Unis et le Danemark.

Les résolutions des Gouvernements tardant à se manifester, les délégués de la Russie, de la Suède et de la Norvège se réunirent chez le commissaire danois et signèrent, le 9 mai, un protocole constatant l'adhésion officielle de leurs Cours à la proposition du Danemark, sous la réserve que toutes les Puissances représentées aux conférences y donneraient aussi leur assentiment (Protocole du 9 mai 1856, annexe n° 16).

La prorogation du traité américain parvenue à son terme, le Président des États-Unis refusa d'étendre davantage la durée de cet arrangement. Il consentit seulement à s'abstenir jusqu'au 14 juin 1857 de toute mesure coercitive. Les navires de l'Union, dans l'intervalle, n'acquittent plus les péages que sous protestation.

Des pourparlers s'étaient engagés, dès la même époque, entre les cabinets de Berlin, de Londres et de Paris, qui avaient désiré se concerter avant de se prononcer sur la proposition danoise. Il en sortit, au commencement de la présente année, un projet de traité général qui fût soumis, au nom des trois Cours, d'une part, au Danemark, de l'autre, aux États représentés. Chacun restait libre, bien entendu, de suggérer telle modification qu'il jugerait convenir. C'est sur ce terrain que l'on s'est enfin entendu, mais avant d'indiquer la solution définitive, je dois à la Chambre des explications plus détaillées sur la ligne de conduite spécialement suivie par le Gouvernement du Roi.

La Belgique ne saurait qu'applaudir à l'affranchissement de toutes les voies navigables ouvertes par la Providence au commerce des nations.

Nous avons donc été des premiers à répondre à l'invitation du cabinet de Copenhague et à l'appel amical de l'Angleterre, de la France et de la Prusse. Si, au début des conférences, nous avons gardé une certaine réserve, c'est qu'elle nous était commandée par les circonstances. Les États-Unis se tenaient systématiquement en dehors de la négociation. Les Gouvernements de l'Europe ne s'étaient pas expliqués. On ne savait si la discussion mènerait à un accord quelconque, et, en réalité, c'est plutôt l'opinion contraire qui semblait prévaloir.

Bientôt les intentions du Danemark revêtirent une forme déterminée et les principales Puissances européennes, les unes un peu plus tôt, les autres un peu plus tard, se déclarèrent toutes en faveur de la proposition du 2 février. Dans cette période encore, nous n'avons procédé qu'avec d'extrêmes ménagements pour tout le monde. Nous avions une combinaison en vue, mais elle devait venir à son temps. Nous ne voulûmes pas, en l'introduisant prématurément, mettre le Gouvernement danois aux prises avec de nouvelles complications, ou compromettre l'arrangement général auquel les Puissances européennes attachaient un intérêt non déguisé. C'est quand le résultat final, dans ce qu'il avait d'essentiel, put sembler assuré et pour le Danemark, et pour les Puissances étrangères, c'est alors

qu'avec la conscience de ne faire tort à personne et d'avoir l'équité pour nous, nous avons présenté, pour ce qui concerne la Belgique, une proposition qui pouvait, d'ailleurs, se concilier parfaitement avec la solution commune.

Chacun sait que le traité du 19 avril 1839 autorise le Gouvernement néerlandais à percevoir un droit de fl. 4-12, par tonneau, des navires qui remontent l'Escaut pour se rendre en Belgique, et un droit de fl. 0-38, également par tonneau, des navires qui descendent l'Escaut pour se rendre de Belgique à la pleine mer. (Art. 9, § 3, du traité du 19 avril 1839, annexe n° 17.)

Le traité du 19 avril 1839 a été conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, mais l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie ont signé, le même jour, un arrangement solennel par lequel elles s'en appropriaient les articles. (Annexe n° 18.)

L'art. 9 ne fait aucune distinction entre les navires. Il met la taxe à leur charge, quel que soit le pavillon.

La Belgique n'est tenue que pour ses propres bâtiments.

Il est vrai que le Gouvernement belge a remboursé aux États étrangers les sommes par eux payées aux Pays-Bas pour naviguer librement sur l'Escaut, mais il l'a fait sans y être aucunement obligé par le traité du 19 avril 1839 ; il l'a fait, pour son propre pavillon aussi bien que pour les pavillons étrangers, en vertu d'une décision de la Législature nationale. Et cette faveur n'a pas été accordée purement et simplement. Le législateur a entendu qu'elle pût être suspendue pour des motifs graves et spéciaux, et ses vues, à cet égard, la Chambre s'en souvient, ont plus d'une fois reçu une sanction pratique. On a, au surplus, toujours posé en principe, dans nos négociations commerciales, que le remboursement du péage de l'Escaut ne devait pas être considéré comme un avantage en quelque sorte banal, mais comme une concession pour laquelle un juste retour nous était dû.

La somme réclamée de la Belgique pour sa quote-part dans le rachat des péages du Sund et des Belts s'élevait en capital à un peu plus de 900,000 francs.

La moyenne des sommes versées par le Gouvernement belge au Trésor néerlandais, pour exonérer les navires danois du péage de l'Escaut, a été en moyenne annuelle, depuis 1840, de près de 59,000 francs.

Nous avons offert au Danemark de compenser l'une des deux charges par l'autre.

• Cette proposition était simple, logique et juste. On ne pouvait exiger de la Belgique qu'elle payât deux fois, une fois pour désintéresser le Trésor danois du côté du Sund et une fois pour désintéresser les navires danois du côté de l'Escaut. Nous avons poussé jusqu'au scrupule, je l'ai déjà dit, le soin de ne pas créer d'embarras au Danemark ou aux Puissances européennes ; mais, le moment venu de présenter notre combinaison, nous n'avons pas dissimulé notre ferme intention de ne nous prêter à aucun autre arrangement.

• Notre attente n'a pas été trompée.

Le projet de traité général formulé par l'Angleterre, la France et la Prusse (annexe n° 19), avait reçu, grâce à quelques amendements, l'assentiment du Danemark et de la grande majorité des autres États. Il avait été convenu, en même temps, que chaque Gouvernement conclurait, avec le cabinet de Copenhague, une convention séparée pour régler le mode de paiement de sa part contributive

(Protocoles des conférences du 3 et du 16 février, du 7 et du 12 mars 1837, annexes nos 20, 21, 22 et 23).

La Belgique a signé le traité général.

Elle a conclu, à la même heure, sa convention séparée.

Il me reste à vous rendre compte des dispositions de ces deux actes diplomatiques qui portent, l'un et l'autre, la date du 14 mars 1837.

Traité général.

Aux termes de l'art. 1^{er}, aucun droit de douane, de tonnage, de phares, de balisage, ni aucune autre charge quelconque, à raison de la coque ou des cargaisons, ne pourra se prélever, à l'avenir, sur les navires qui se rendront de la mer du Nord dans la Baltique ou de la Baltique dans la mer du Nord, soit qu'ils se bornent à traverser les eaux danoises, soit que des circonstances de mer ou des opérations commerciales les obligent à y mouiller ou à y relâcher.

Non-seulement les navires seront affranchis de toute taxe, mais encore ils ne pourront être astreints à aucune détention, assujettis à aucune entrave.

Pour apprécier l'importance de cette réforme, il faut se rendre compte de l'état présent des choses. Toute marchandise que nous expédions vers les ports danois, suédois, russes ou prussiens, de la Baltique, n'arrive aujourd'hui à sa destination que grevée d'un droit qui varie selon qu'elle appartient à la catégorie des articles énumérés ou à celles des articles non énumérés. C'est un droit spécifique dans le premier cas; c'est un droit d'un pour cent dans le second, et encore ce droit d'un pour cent s'est-il élevé, pour beaucoup d'objets, dans la même mesure que leur valeur vénale s'est abaissée depuis 1841. Mêmes charges et même résultat pour les marchandises qui nous viennent par mer de la Baltique. Il est vrai que l'impôt se répartit, dans des proportions diverses, entre le vendeur, les intermédiaires et le dernier acheteur; mais que nous envoyions des produits belges vers la Baltique, ou que nous en recevions des denrées nécessaires à notre consommation et des matières premières utiles à nos industries et à notre agriculture, les péages réagissent toujours sur les prix. Nos statistiques ne font pas connaître distinctement la quantité ou la valeur des marchandises qui, chaque année, vont de nos ports à la Baltique, et *vice-versa*, par le Sund ou les Belts, mais nous puissions dans les relevés officiels de la douane d'Elseleur les données suivantes.

	1851	1852	1853
Navires portant des marchandises destinées à la Belgique .	315	238	343
Navires portant des marchandises venant de la Belgique. .	119	130	144
Pendant la même période de 1851 à 1853, la moyenne annuelle des taxes perçues, au passage des détroits, sur les cargaisons destinées à la Belgique, a été de. fr.			
			78,076
Et la moyenne des droits perçus sur les cargaisons venant de Belgique, de			
			47,598
Total.			fr. 125,674

Voilà pour les marchandises. Notre marine, quoiqu'à un moindre degré, est aussi en cause. Tout navire de plus de quarante tonneaux paye, pour droit de phares et fanaux, fr. 15-30, s'il est sur lest, et 27 francs, s'il est chargé, sans parler des émoluments dus aux agents danois, savoir : fr. 18 aux employés de la douane, fr. 6-75 à l'inspecteur, fr. 4 au traducteur, etc. L'acquit de ces taxes diverses n'est pas le seul ni même le principal tort qu'éprouvent les navires. On trouve, à cet égard, des faits dignes d'attention dans le rapport du comité de la Chambre des communes d'Angleterre appelé, l'an dernier, à examiner l'affaire :

« La détention des navires, rendue nécessaire par la perception des droits du Sund, à Elseneur, paraît être une source fertile de dommages et de dépenses inutiles. Des personnes compétentes, telles que des armateurs et des hommes qui ont commandé des navires de commerce, ont déclaré à votre comité que la perte de temps qui en résulte peut être estimée en moyenne à un jour de voyage. Car, bien qu'il serait possible de remplir toutes les obligations de cet impôt en quelques heures, cependant, soit parce que le vent favorable a cessé, soit parce qu'un certain nombre de navires arrivent en même temps, soit parce qu'un navire arrive en dehors des heures pendant lesquelles les autorités de la douane doivent fonctionner, soit parce que capitaines et équipages se laissent entraîner, une fois à terre, à y rester plus que de besoin, on dit que des navires ont été parfois retenus pendant un temps qui varie d'un jour à trois mois. »

Aux retards se joignent parfois les dangers. Un armateur dépose dans les termes suivants : « Le retard que les navires éprouvent à Elseneur, pour l'obtention des papiers de douane nécessaires, est souvent la cause de beaucoup de désastres. Quand il fait beau, le patron peut ne rester à terre que deux ou trois heures seulement ; mais si le temps est mauvais, il peut être absent cinq heures et même plus. La rade, au printemps et en automne, offre un ancrage très-exposé et peu sûr, et souvent de sérieux accidents se présentent, tels que collisions, chaînes qui filent, ancres qui ne tiennent pas, abordages à la côte, navires qui se perdent et équipages qui se noient. Un navire se présentant tard après midi, doit jeter l'ancre, et quand le capitaine a acquitté les droits, est revenu à bord et a levé l'ancre, il est souvent trop tard pour s'engager de jour dans le détroit, et s'il essaie de traverser cette plage dangereuse pendant la nuit, il arrivera très-souvent que le navire soit jeté à la côte. Fréquemment il survient un changement de vent pendant que le navire est retenu pour l'acquittement des droits ; les courants se déplacent, la direction primitive des navires ne peut plus être suivie et il y a un retard de plusieurs jours, tandis que, si le navire avait pu continuer sa route, le voyage aurait pu s'accomplir sans encombre. »

Le nombre des navires belges qui traversent le Sund ou les Belts pour se rendre dans la Baltique ou dans la mer du Nord, a beaucoup varié dans les dernières années. Le chiffre de l'année la plus favorable a été de vingt-cinq.

La suppression des péages danois sera donc utile à notre marine, à notre agriculture, à nos industries, à nos consommateurs, et, ce qui profiterait à tous ces intérêts à la fois, elle accroîtra les chances que nous avons de voir un service belge de bateaux à vapeur s'établir entre Anvers et les ports de la Baltique.

Mais l'exemption de toute taxe n'aurait été qu'un avantage jusqu'à un certain point illusoire, si la sûreté de la navigation dans ces parages difficiles n'avait été

garantie avec sollicitude. C'est à quoi l'art. 2 a pourvu. Il oblige S. M. le roi de Danemark à conserver en parfait état d'entretien les phares, fanaux et bouées, à en augmenter le nombre si la nécessité en est ultérieurement reconnue, à faire surveiller le pilotage, et enfin à s'entendre avec la cour de Stockholm pour le maintien des fanaux sur les côtes de Suède et de Norwège. (§§ 1, 2, 3, 4 et 7 de l'art. 2.)

Cela ne suffisait point encore. Toutes les marchandises ne prennent pas la voie du Kattegat pour se rendre dans la Baltique ou pour en sortir. Le territoire danois est coupé par des communications qui mettent directement la mer du Nord et l'Elbe en rapport avec la Méditerranée septentrionale. Indépendamment de routes moins importantes, on peut citer :

Le chemin de fer de Tønning vers Flensbourg ;

Les chemins de fer de Hambourg vers Kiel et vers Lubeck ;

Le canal de Schleswig-Holstein ou de l'Eider ;

Et le canal de la Steckenitz.

Les transports d'une mer à l'autre par ces voies de traverse n'étaient pas restés à l'abri de charges onéreuses. Les marchandises sont frappées, en général, d'un droit de transit qui est de 80 skillings danois, avec 6 p. % additionnels, par 500 livres de poids brut, ce qui équivaut à un droit de 2 $\frac{1}{4}$ p. % de la valeur, et dépasse le prix du transport de 33 à 166 p. %. Il n'est fait d'exception que pour certaines marchandises voyageant par quelques routes déterminées.

Le traité n'a pas négligé ce genre d'opérations commerciales. Le § 5 de l'art. 2 veut que les marchandises, exemptes de taxes de transit sur certaines routes, le soient également sur tous les chemins ou canaux qui rattachent actuellement ou rattacheront plus tard la mer du Nord et l'Elbe à la Baltique. Les produits compris dans cette stipulation sont nominativement désignés par le traité.

Et quant aux marchandises soumises aujourd'hui au droit général de 80 skillings par 500 livres, le § 6 du même article réduit ce droit à 16 skillings. (20 centimes par 100 kilogrammes.)

On peut être certain, au surplus, que le cabinet de Copenhague ne s'en tiendra pas là. Dégagé d'intérêt du côté des détroits, c'est à attirer le courant du transit sur son territoire que tendra naturellement sa politique, et en pareille matière le succès est à celui qui fait bon marché des fiscalités et des entraves. On doit donc s'attendre à voir le droit de transit et surtout les péages des canaux subir de nouvelles réductions et ce sera encore là un des fruits du traité qui vient d'être signé.

La part de la Belgique dans le transit à travers le Danemark n'est pas spécialement accusée par les statistiques officielles, mais il résulte d'un ensemble de faits que la question est loin de nous être indifférente.

Le traité ne se borne pas à délivrer le Sund et les Belts de tous péages, à garantir par de soigneuses précautions la sécurité des navires dans les détroits, et à améliorer les conditions du transit à travers le Danemark ; il proscriit le rétablissement, sous quelque forme que ce puisse être, des charges qu'il abolit, et c'est une transaction européenne qui ferme ainsi le retour vers un régime qui a fait son temps.

Les dispositions précédentes prendront cours à bref délai, c'est-à-dire le 1^{er} avril prochain. (Art. 3.)

Comme dédommagement et compensation des sacrifices et des obligations que le traité lui impose, il est accordé à S. M. le roi de Danemark (art. 4) une somme globale de 30,476,323 rigsdalers (¹) ou 91,428,973 francs.

Le contingent de la Belgique est de 301,453 rigsdalers ou
904,363 francs.

On a vu, dans le récit des négociations, comment le chiffre total de l'indemnité a été déterminé et sur quelles bases la répartition en a été opérée. Je ne crois donc pas nécessaire d'y revenir.

Les art. 5 et 6 ne s'appliquent pas à la Belgique.

L'art. 7 réserve, là où il y a lieu, l'approbation du pouvoir législatif.

Enfin, l'art. 8 et dernier fixe l'époque, très-rapprochée, de l'échange des ratifications. Le 1^{er} avril est le terme indiqué. Les navires des États qui n'auront pas, à cette date, ratifié le traité, resteront soumis à un régime provisoire. Les Plénipotentiaires ont signé, à ce sujet, un protocole qui figure à la suite du traité.

Convention séparée.

Les États signataires du traité général sont libres de verser immédiatement, entre les mains du Gouvernement danois, leur quote-part de l'indemnité stipulée en sa faveur ou de s'en libérer au moyen d'annuités à payer pendant vingt années. Ceux qui adoptent ce dernier parti, règlent directement avec S. M. le roi de Danemark, par conventions séparées, l'échelonnement des termes, le taux des intérêts, le lieu de payement, la conversion des monnaies, etc.

La Belgique, nous l'avons déjà dit, a conclu, sans désenparer, le traité général et sa convention particulière; mais celle-ci trace, d'après des considérations qui nous sont propres, le mode dont nos engagements seront exécutés.

Le traité général impose à la Belgique, comme nous l'avons vu plus haut, l'obligation de payer au Danemark, pour le rachat des péages du Sund et des Belts, un capital de 904,363 francs.

A cette obligation la convention en substitue une autre : celle de tenir le Danemark indemne du péage de l'Escaut, lequel fait peser sur le pavillon danois une charge qui varie selon les années et selon les circonstances politiques ou commerciales, mais qui a été, en moyenne, depuis son établissement, de 38,797 francs par an. (Annexe n° 24.)

C'est, à la fois, une compensation et une novation.

Je ne parle qu'en termes généraux. En fait, la convention prévoit plusieurs cas :

1. Le Gouvernement belge s'engage à rembourser aux navires danois le droit perçu par les Pays-Bas sur la navigation de l'Escaut. (Art. 1^{er}.) Ce n'est autre chose que la continuation du *statu quo*.

(¹) L'indemnité accordée par la conférence est de 33,000,000 rigsdalers, somme dont il faut déduire la quote-part du Danemark lui-même, laquelle est de 1,122,078 rigsdalers. Le chiffre de 30,476,323 rigsdalers ne comprend que les quote-parts des États qui ont signé avec le Danemark le traité général.

2. Le cas échéant où, par suite d'une mesure de principe, la Belgique ne rembourserait plus le péage de l'Escaut, le Gouvernement du Roi s'oblige à compter au Danemark, chaque année, une somme égale à l'intérêt à 4 p. % du capital mis à la charge de notre pays par le traité général, soit 12,058 rigsdalers par an. (Art. 2.) La logique et la justice voulaient qu'il en fût ainsi. En effet, il ne peut dépendre d'une des parties de se débarrasser à sa guise de l'obligation qu'elle contracte. Péage pour péage. Le principe admis, il fallait l'étendre aux hypothèses qui peuvent se présenter. Et quant au chiffre de 12,058 rigsdalers, s'il a été adopté, c'est parce que, d'une part, il approche de très près de la moyenne annuelle des remboursements opérés au bénéfice du pavillon danois, et que, d'autre part, il était impossible de tenir compte à l'avance des éventualités qui peuvent influencer sur le mouvement des affaires commerciales.

3. Dans l'hypothèse, enfin, que le péage de l'Escaut vienne à être capitalisé au profit des Pays-Bas, la Belgique sera tenue envers S. M. danoise de la part afférente au Danemark dans la capitalisation de ce péage. (Art. 3.) C'est l'application du principe à un cas de plus. A l'égard des Pays-Bas, cette stipulation est *res inter alios acta*. A l'égard des tiers, sa portée est tout entière dans ce fait que la Belgique ne prend la place du Danemark dans la capitalisation du péage de l'Escaut que parce que le Danemark lui fait au même instant remise d'une dette équivalente. Donnant, donnant. Quant à savoir si, effectivement, dans l'hypothèse indiquée, le Danemark aurait juste à payer pour l'Escaut ce qui nous est aujourd'hui réclamé pour le Sund, on ne peut le calculer dès maintenant avec une certitude mathématique. L'expérience autorise à penser que la différence ne serait pas très-sensible. La balance peut pencher de notre côté comme elle peut incliner quelque peu du côté du Danemark, mais cette dernière chance témoignerait seulement du progrès de la navigation dans l'Escaut.

Il allait de soi que si le péage de l'Escaut cessait un jour de frapper le pavillon danois, par suite de circonstances quelconques et non comprises dans les cas précédents, la Belgique resterait débitrice envers le Danemark du capital qu'elle ne lui paye pas actuellement. La compensation, sans cela, se fût évanouie avec sa base même. Le § 2 de l'art. 3 ne fait donc que confirmer une interprétation dictée à la fois par la nature de l'arrangement et par les règles de la loyauté.

Telle est, dans son ensemble, la combinaison qui a été acceptée par le cabinet de Copenhague, non sans que les représentants des Puissances européennes en aient eu préalablement connaissance.

Le tableau ci-annexé sous le n° 24 indique les sommes versées par la Belgique, depuis 1839, pour décharger les navires danois du péage de l'Escaut. Pour mieux encore éclairer votre jugement, j'ai l'honneur de placer sous vos yeux la loi du 5 juin 1839, qui a autorisé le Gouvernement à rembourser cet impôt à tous les pavillons (annexe n° 25), et le relevé des sacrifices faits chaque année, de ce chef, par le trésor national. C'était 612,000 francs en 1840; c'est 1,495,000 francs en 1856 (annexe n° 26).

Permettez-moi quelques rapides réflexions.

Une seule des clauses de la convention produira ses effets dans le présent : c'est celle qui garantit aux navires danois le remboursement du péage de l'Escaut. Le

reste ne concerne que des hypothèses. Il fallait les énoncer pour fixer l'application éventuelle du principe en vertu duquel l'un des péages est substitué à l'autre, mais quant à leur réalisation, le Gouvernement du Roi, j'ai à peine besoin de le dire, n'a entendu rien préjuger.

Le contrat, tel qu'il est formulé, est avantageux à la Belgique, avantageux au Danemark. Pour ce qui nous regarde, nous nous sommes préoccupés du principe de la combinaison plus encore que de l'égalité matérielle entre les charges respectives.

La question de droit relative au péage du Sund n'a pas été tranchée en termes exprès. C'est à titre de dédommagement et de compensation pour les sacrifices qu'on lui impose qu'une indemnité a été allouée au Danemark. Ce que les Puissances ont évité de faire, la Belgique n'a pas cru devoir l'entreprendre à elle seule. Elle devait être la dernière, d'ailleurs, à trouver mauvais que l'Europe rachetât de ses deniers un péage de cette nature.

Je termine. Il ne me faudra que peu de mots pour me résuiner.

Le traité général, c'est, à certains égards, une application nouvelle des règles déjà proclamées, en 1815, au congrès de Vienne, parfois oubliées depuis, mais récemment remises en pratique dans la Plata et sur le Danube.

La convention particulière, c'est la sanction de ce principe que le remboursement du péage de l'Escaut par la Belgique n'est pour personne un droit acquis, sauf, bien entendu, les stipulations de nos traités de commerce et jusqu'à leur échéance.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

V^{te} VILAIN XIII.



PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A 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 indi-
» viduellement 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.

» Le traité général conclu le 14 mars 1857 entre le Dane-
» mark, d'une part, et la Belgique, l'Autriche, la France, la
» Grande-Bretagne, le Hanovre, le Mecklembourg-Schwerin,
» l'Oldenbourg, les Pays-Bas, la Prusse, la Russie, la Suède et
» la Norwége, et les villes libres et hanséatiques, d'autre part,
» et la convention particulière conclue le même jour entre la
» Belgique et le Danemark, arrangements tous deux relatifs à
» la suppression des péages du Sund et des Belts, sortiront
» simultanément leurs effets. »

Donné à Bruxelles, le 17 mars 1857.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

V^{te} VILAIN XIII.

TRAITÉ.

Sa Majesté le Roi des Belges, Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, Sa Majesté l'Empereur des Français, Sa Majesté la Reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Sa Majesté le Roi de Hanovre, Son Altesse Royale le Grand-Duc de Mecklembourg-Schwerin, Son Altesse Royale le Grand-Duc d'Oldenbourg, Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Sa Majesté le Roi de Prusse, Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Sa Majesté le Roi de Suède et de Norwége et les Sénats des Villes Libres et Anséatiques de Lubeck, Brême et Hambourg, d'une part ;

Et Sa Majesté le Roi de Danemark, d'autre part ;

Étant animés d'un égal désir de faciliter et d'accroître les relations commerciales et maritimes qui existent actuellement entre leurs États respectifs, ou par leur intermédiaire, tant au moyen de la suppression complète et à jamais de tout droit perçu sur les navires étrangers et leurs cargaisons à leur passage par le Sund et les Belts, qu'au moyen d'un dégrèvement sur les marchandises transitant par les routes qui relient la mer du Nord et l'Elbe à la mer Baltique, ont résolu de négocier, dans ce but, un traité spécial et ont, à cet effet, muni de leurs pleins pouvoirs, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges, le sieur Alcindor Chevalier Beaulieu, officier de son Ordre, etc., Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté danoise ;

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, le sieur Charles Jaeger, son Chargé d'Affaires près la cour de Sa Majesté le Roi de Danemark ;

Sa Majesté le Roi de Danemark, le sieur Christian Albrecht Bluhme, Grand-Croix de son Ordre du Danebrog et décoré de la Croix d'Honneur du même Ordre, etc., son conseiller intime des conférences et directeur des douanes d'Oresund ;

Sa Majesté l'Empereur des Français, le sieur Adolphe Dotézac, commandeur de l'Ordre Impérial de la Légion d'Honneur, grand-croix de l'Ordre du Danebrog, etc., son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi de Danemark ;

Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le sieur Andrew Buchanan, Esquire, son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi de Danemark ;

Sa Majesté le Roi de Hanovre, le sieur Charles Hanbury, commandeur de la 1^{re} classe de l'Ordre des Guelfes, et décoré de la médaille de Waterloo, etc., son Ministre résident et conseiller intime de légation ;

Son Altesse Royale le Grand-duc de Mecklembourg-Schwerin, le sieur Charles

Frédéric Guillaume Prosch, chevalier de l'Ordre de l'Aigle Rouge de Prusse de la seconde classe, etc., son conseiller de régence et conseiller intime de légation ;

Son Altesse Royale le Grand-Duc d'Oldenbourg, le sieur Albrecht Johannes Theodor Erdmann, capitulant de l'Ordre du Mérite Grand-Ducal, son conseiller de Régence ;

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, le sieur Henri Charles du Bois, chevalier de l'Ordre du Lion Néerlandais et de la Couronne de Chêne du Luxembourg, etc., son Ministre résident près Sa Majesté le Roi de Danemark ;

Sa Majesté le Roi de Prusse, le sieur Alphonse Henri comte d'Oriolla, chevalier de son Ordre de l'Aigle Rouge, etc., son chambellan, son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi de Danemark ;

Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, le sieur Jules de Tegoborski, chevalier de l'Ordre Impérial de Sainte-Anne, de la seconde classe avec les glaives, etc., son conseiller de collége ;

Sa Majesté le Roi de Suède et de Norwége, le sieur Nicolas Guillaume, baron de Wetterstedt, son chambellan, chevalier de son Ordre de l'Étoile Polaire, etc., son Chargé d'Affaires près la Cour de Sa Majesté danoise ;

Et les Sénats des Villes Libres et Anséatiques de Lubeck, Brême et Hambourg, le sieur Friedrich Krüger Dr. i. u., etc., Ministre résident desdites villes près Sa Majesté le Roi de Danemark ;

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

ARTICLE I.

Sa Majesté le Roi de Danemark prend, envers Sa Majesté le Roi des Belges, Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, Sa Majesté l'Empereur des Français, Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Sa Majesté le Roi de Hanovre, Son Altesse Royale le Grand-Duc de Mecklembourg-Schwerin, Son Altesse Royale le Grand-Duc d'Oldenbourg, Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Sa Majesté le Roi de Prusse, Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Sa Majesté le Roi de Suède et de Norwége, et les Sénats des villes libres et anséatiques de Lubeck, Brême et Hambourg, qui l'acceptent, l'engagement :

1^o De ne prélever aucun droit de douane, de tonnage, de feu, de phare, de balisage, ou autre charge quelconque, à raison de la coque ou des cargaisons, sur les navires qui se rendront de la mer du Nord dans la Baltique, ou *vice-versa*, en passant par les Belts ou le Sund, soit qu'ils se bornent à traverser les eaux danoises, soit que des circonstances de mer quelconques ou des opérations commerciales les obligent à y mouiller ou relâcher.

Aucun navire quelconque ne pourra désormais, sous quelque prétexte que ce soit, être assujéti, au passage du Sund et des Belts, à une détention ou entrave quelconque ; mais Sa Majesté le Roi de Danemark se réserve expressément le droit de régler par accords particuliers, n'impliquant ni visite, ni détention, le traitement fiscal et douanier des navires appartenant aux Puissances qui n'ont point pris part au présent traité.

2° De ne prélever, sur ceux de ces mêmes navires qui entreront dans les ports danois ou qui en sortiront, soit avec chargement, soit sur lest, qu'ils aient ou non accompli des opérations de commerce, non plus que sur leurs cargaisons, aucune taxe quelconque, dont ces navires ou leurs cargaisons auraient été passibles à raison du passage par le Sund et les Belts, et dont la suppression est stipulée par le paragraphe précédent ; et il est bien entendu que les taxes qui seront ainsi abolies et qui ne pourront, par conséquent, être perçues soit dans le Sund et les Belts, soit dans les ports danois, ne pourront non plus être rétablies indirectement par une augmentation, dans ce but, des taxes de port ou de douane actuellement existant, ou par l'introduction, dans le même but, de nouvelles taxes de navigation ou de douane, ni de toute autre manière quelconque.

ARTICLE II.

Sa Majesté le roi de Danemark s'engage, en outre, envers les susdites Hautes Parties contractantes :

1° A conserver et maintenir dans le meilleur état d'entretien tous les feux et phares, actuellement existant, soit à l'entrée ou aux approches de ses ports, havres, rades et rivières ou canaux, soit le long de ses côtes, ainsi que les bouées, balises et amers actuellement existant et servant à faciliter la navigation dans le Kattegat, le Sund et les Belts ;

2° A prendre, comme par le passé, en très-sérieuse considération, dans l'intérêt général de la navigation, l'utilité ou l'opportunité, soit de modifier l'emplacement ou la forme de ces mêmes feux, phares, bouées, balises et amers, soit d'en augmenter le nombre, le tout sans charge d'aucune sorte pour les marines étrangères ;

3° A faire, comme par le passé, surveiller le service du pilotage, dont l'emploi dans le Kattegat, le Sund et les Belts sera, en tout temps, facultatif pour les capitaines et patrons de navires. Il est entendu que les droits de pilotage seront modérés, que leur taux devra être le même pour les navires danois et pour les bâtiments étrangers, et que la taxe de pilotage ne pourra être exigée que des seuls navires qui auront volontairement fait usage de pilotes ;

4° A permettre, sans restriction aucune, à tous entrepreneurs privés, danois ou étrangers, d'établir et de faire stationner librement et aux mêmes conditions, quelle qu'en soit la nationalité, dans le Sund et les Belts, des bateaux servant exclusivement à la remorque des navires qui voudront en faire usage ;

5° A étendre à toutes les routes ou canaux qui relient actuellement ou qui viendraient à relier plus tard la mer du Nord et l'Elbe à la mer Baltique, l'exemption des taxes dont jouissent en ce moment, sur quelques-unes de ces routes, les marchandises nationales ou étrangères dont la nomenclature suit :

Agaric ; amadou non préparé ; ambre jaune ; animaux vivants de toute espèce. antimoine ; arbres et arbrisseaux vifs ; ardoise en tablettes et crayons d'ardoise ; ardoise pour toiture ; argent en barres et à refondre ; arsenic ; asphalte (bitume de Judée ou bitume glutineux) ; assa-fœtida ; avelanèdes ; baies ou graines de genièvre ; balais et frottoirs (s'ils ne doivent pas être compris dans l'article « bro-

serie »); bambous, roseaux ou cannes d'Inde et autres roseaux bruts non manufacturés; beurre; blanc de baleine (spermacéti) et huile de spermacéti.

Blés: sarrasin, orge, avoine, maïs, seigle, froment, vesces; bois à l'usage des pharmaciens; bois de teinture; bois de toute sorte; bois flotté, bois servant au lieu de liège à tenir les filets de pêcheur à flot; bol blanc et rouge et terra sigillata; borax brut ou raffiné; boyaux; briques; briques égrugées ou poudre de brique; bronze ou airain; buisson; bulbes ou oignons de fleurs.

Cadmium; calamine; camphre; cantharides; carreaux; cartes géographiques et maritimes; castoreum; cendres: potasse, soude et autres sortes de cendres; cerceaux de bois; chanvre serancé ou non; charbons de bois; chardons à carder; charronnage; chaux; chiffons; ciment de toute sorte; cire; colle de poisson; coquilles; coraux; cordages; cornes de bœuf et de vaches (ou de bêtes à cornes), ainsi que les bouts de cornes; coton; cuivre: cuivre rosette (Garkupfer) (non forgé et non préparé par rouleaux) et plaques de cuivre en carreaux à monnaies:

Déchets de blé: gruaux, comme fourrage pour le bétail, son, fêtu, balle et autres déchets de blé; dents d'éléphant ou ivoire; dents de morse (de cheval marin ou de vache marine); dossiers de procédure ou d'administration; douvaines, mer rains et fonçailles.

Écailles de tortue; échantillons sans valeur; éclisses pour relieurs, cordonniers, fourbisseurs, ainsi que ramilles fendues; écume de mer; emballages, vieux ou usés: futailles, caisses, coffres, sacs et vieilles bouteilles clissées, vides; émeri; étain brut non ouvré, et étain râpé.

Fanons, baleine en fanons, fanons non fendus; farine tirée des blés qui sont libres de droits de transit; feldspath, non pulvérisé; fer écu (brut); fer en barre de toute sorte (le fer feuillard ou à cercles, cependant, est sujet aux droits); fèves; figures et statues en plâtre; fleurs et plantes à fleurs; flores cassiæ (fleurs de cannelle); foin; fumier et engrais artificiel, aussi, par exemple, engrais breveté, noir animal, etc. (Le salpêtre de Chili, l'ammoniac sulfaté et les marchandises semblables ne sont pas exempts, malgré leur emploi, peut-être intentionné, comme engrais. Le plâtre en poudre, pourtant, est exempt de droit de transit, quand il est certifié qu'il sera employé seulement comme engrais.)

Glace brute (naturelle); glands; globes; goudron et eau de goudron; graines; chènevis, graines de lin, de colza, et autres graines et semences de toute sorte, ainsi que les graines à l'usage des pharmaciens, par exemple, graine de fenouil. (Le carvi et l'anis sont sujets aux droits.)

Hardes et bagages de voyageur, meubles et ustensiles de ménage, usés, s'ils sont transportés pour cause de déménagement, habillements ou vêtements supportés, transportés, d'après le jugement des employés de douane, comme bagage de voyageur, sans qu'il soit nécessaire que le propriétaire les accompagne; herbes potagères, fraîches, ainsi que les baies d'airelle ou myrtille, fraises, framboises, groseilles, airelles rouges ou ponctuées, groseilles vertes, gratte-cul et raisins frais, raifort sauvage et oignons; houille ou charbons de terre de toute sorte, ainsi que cokes et cinders; huile de chènevis; huîtres.

Jonc de chaumage.

Laine de toute sorte; lait; laiton non ouvré (non forgé et non préparé par rouleaux); lard, foie et crétons pour la fabrication de l'huile de poisson; lard frais;

lentilles; lie de vin dans l'état sec (baissière); liège; lin serancé ou non; livres imprimés avec les gravures qui les accompagnent, reliés ou non.

Malt; manganèse; manne; médailles; métaux, non ouvrés (bronze et autres alliages de métaux semblables au laiton), non forgés et non préparés par rouleaux); mine de plomb; minerais, non fondus de toute espèce; minéraux et objets d'histoire naturelle, tels que terres, pierres et minerais, plantes et fruits, coquillages, insectes, oiseaux et autres animaux, empaillés ou conservés dans l'esprit de vin pour les cabinets d'histoire naturelle et les collections scientifiques; modèles de toute sorte; monnaies de toute sorte; mousse pour emballer et empailler, et coton silvestre; de la musique écrite ou imprimée; muse.

Nacre de perles, brut ou en coquilles; nattes usées; noix de galle.

Objets d'art, tels que statues, bustes, bas-reliefs; opium; or en barres et à refondre; orge mondé, grain et gruau, tiré des blés qui sont libres de droit de transit; os; osiers, pelés ou non; ouvrages de cordier, y compris les sangles de chanvre et les filets de pêcheur.

Paille et paille coupée ou hachée; peaux, corroyées ou non, sans exception, telles que peaux de pelleterie, cuirs de veau et basane, cordouan, maroquin, etc.; peaux de morse (de cheval marin ou de vache marine); perches de genièvre, perles fines (véritables); pierre ponce; pierre sanguine ou hématite; pierres à chaux; pierres à craie et craie en poudre; pierre à plâtre; pierres précieuses; pierres de toute sorte; plaques de bois; platine non ouvré; plomb en saumons, vieux plomb à refondre et vieux plomb laminé; plumes à lit et duvet; poils de toute sorte (y compris les soies de porc, les poils et la laine de porc), le crin frisé ou crépé est sujet aux droits; pois; poissons frais; poix; pommes de terre; pouzzolane.

Rognures de papier et déchet de papier de toute sorte; rouge brun.

Sang; sangsues; sel (excepté le sel officinal); stéatite; suif; sumac.

Tableaux, ainsi que gravures, lithographies et sténographies; tan brut ou tan; terre de Cologne blanche; terres, telles que terre à pipes, marne, terre d'Angleterre, terre de porcelaine, argile à foulon, argile pour affiner le sucre (ou terre à sucre) et autres espèces de terre, d'argile et de marne, à moins qu'elles ne soient du genre des couleurs; tortues; tourbe; tripoli; tuiles; tuyaux de plumes.

Varech pour emballer et empailler; verre de Moscovie ou pierre spéculaire; viande fraîche et salée; vif argent; voitures ou chariots de toute sorte, ainsi que les waggon de chemins de fer et les tenders (les locomotives sont sujettes aux droits). Les pièces détachées des voitures et des waggon (et les voitures et les waggon démontés) sont sujettes aux droits, si elles ne peuvent pas être considérées comme ouvrage de charron.

Yeux d'écrevisse.

Zinc brut, non ouvré ou en tables.

Il est bien entendu que si, ultérieurement, d'autres produits venaient sur une route quelconque, à jouir d'une franchise analogue, cette même exemption de taxe de transit serait étendue, de plein droit, à toutes les routes ci-dessus spécifiées.

6° A abaisser sur toutes ces mêmes routes ou canaux, au taux uniforme et proportionnel au poids de 16 skillings danois au plus. par 500 livres danoises, le

droit de transit sur les marchandises qui en sont actuellement passibles sans que ce taux puisse être augmenté par toute autre taxe, sous quelque dénomination que ce soit.

En cas d'abaissement des taxes de transit au-dessous du taux ci-dessus spécifié, Sa Majesté le Roi de Danemark s'engage à placer toutes les routes ou canaux qui unissent ou uniront la Mer du Nord et l'Elbe à la mer Baltique ou à ses tributaires, sur un pied de parfaite égalité avec les routes les plus favorisées qui existent actuellement ou qui viendront à être établies sur son territoire.

7° Sa Majesté le Roi de Suède et de Norwége, ayant, aux termes d'une convention spéciale conclue avec Sa Majesté le Roi de Danemark, pris envers sa dite Majesté l'engagement d'entretenir les fanaux sur les côtes de Suède et de Norwége, servant à éclairer et à faciliter le passage du Sund et l'entrée du Kattegat, Sa Majesté le Roi de Danemark s'engage à s'entendre définitivement avec Sa Majesté le Roi de Suède et de Norwége, dans le but d'assurer pour l'avenir, comme par le passé, le maintien et l'entretien de ces fanaux, sans qu'il en résulte aucune charge pour les navires passant par le Sund et le Kattegat.

ARTICLE III.

Les engagements contenus dans les deux articles précédents produiront leur effet à partir du 1^{er} avril 1857.

ARTICLE IV.

Comme dédommagement et compensation des sacrifices que les stipulations ci-dessus doivent imposer à Sa Majesté le Roi de Danemark, Sa Majesté le Roi des Belges, Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, Sa Majesté l'Empereur des Français, Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Sa Majesté le Roi de Hanovre, Son Altesse Royale le Grand-Duc de Mecklembourg-Schwerin, Son Altesse Royale le Grand-Duc d'Oldenbourg, Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Sa Majesté le Roi de Prusse, Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Sa Majesté le Roi de Suède et de Norwége, et les Sénats des Villes Libres et Anseatiques de Lubeck, Brême et Hambourg, s'engagent, de leur côté, à payer à Sa Majesté le Roi de Danemark, qui l'accepte, une somme totale de 30,476,325 rigsdalers, à répartir de la manière suivante :

Sur la Belgique pour	301,455 Rd. R. M.	
— l'Autriche	29,434	—
— Brême	218,585	—
— la France	1,219,003	—
— la Grande-Bretagne	10,126,855	—
— Hambourg	107,012	—
— le Hanovre	123,587	—
— Lubeck	102,996	—
— le Mecklembourg	373,663	—

Sur la Norwége, pour	667,225	Rd. R. M.
— l'Oldenbourg	28,127	—
— les Pays-Bas	1,408,060	—
— la Prusse	4,440,027	—
— la Russie	9,739,995	—
— la Suède	1,590,505	—

Il est bien entendu que les Hautes Parties Contractantes ne seront éventuellement responsables que pour la quote-part mise à la charge de chacune d'Elles.

ARTICLE V.

Les sommes spécifiées dans l'article précédent pourront, sous les réserves exprimées dans le § 3 de l'art. VI ci-après, être soldées en vingt ans, par quarante paiements semestriels d'égale valeur, qui comprendront le capital et les intérêts décroissants des termes non échus.

ARTICLE VI.

Chacune des Hautes Puissances Contractantes s'engage à régler et déterminer avec Sa Majesté le Roi de Danemark par Convention séparée et spéciale :

1° Le mode et le lieu de paiement des quarante termes semestriels susénoncés pour la quote-part mise à sa charge par l'art. IV;

2° Le mode et le cours de conversion en argent étranger des monnaies danoises énoncées dans le même article ;

3° Les conditions et le mode de l'amortissement intégral ou partiel auquel Elle se réserve expressément le droit de recourir en tout temps pour l'extinction anticipée de Sa quote-part d'indemnité ci-dessus déterminée.

ARTICLE VII.

L'exécution des engagements réciproques contenus dans le présent Traité est expressément subordonnée à l'accomplissement des formalités et règles établies par les lois constitutionnelles de celles des Hautes Puissances Contractantes qui sont tenues d'en provoquer l'application, ce qu'elles s'obligent à faire dans le plus bref délai possible.

ARTICLE VIII.

Le présent Traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Copenhague avant le 1^{er} avril 1857, ou aussitôt que possible après l'expiration de ce terme.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Copenhague le quatorzième jour du mois de mars de l'an mil huit cent cinquante-sept.

(L. S.) BEAULIEU, CARL JAEGER, DOTÉZAC, ANDREW BUCHANAN, HANBURY,
PROSCH, ERDMANN, DU BOIS, ORIOLLA, TEGOORSKI, WETTER-
STEDT, KRUGER, BLUHME.

CONVENTION.

Sa Majesté le Roi des Belges, d'une part, et Sa Majesté le Roi de Danemark, d'autre part, voulant, en même temps qu'un traité général qui supprime les péages du Sund et des Belts, conclure une convention particulière et connexe 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 sieur Alcindor Chevalier Beaulieu, officier de son Ordre, etc., Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté danoise, etc., etc., etc.; et Sa Majesté le Roi de Danemark, le sieur Christian Albrecht Bluhme, grand-croix de son Ordre du Danebrog et décoré de la croix d'honneur du même Ordre, etc., Conseiller intime des Conférences et directeur des douanes d'Ohresund, etc., etc., etc.

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

ARTICLE I.

Sa Majesté le Roi des Belges s'engage à rembourser aux navires danois le droit perçu sur la navigation de l'Escaut, par le Gouvernement des Pays-Bas, en vertu du paragraphe troisième de l'article 9 du traité du 19 avril 1839.

ARTICLE II.

Dans le cas où, par suite d'une mesure de principe, le remboursement du péage de l'Escaut ne serait plus opéré par la Belgique, Sa Majesté le Roi des Belges s'engage à faire verser au Trésor danois, le premier mars de chaque année, une somme égale à l'intérêt calculé au taux de 4 p. %, du capital de trois cent un mille quatre cent cinquante-cinq (301,455) rigsdalers mis à la charge de la Belgique par l'article 4 du traité de ce jour pour la suppression des péages du Sund et des Belts.

ARTICLE III.

Le cas échéant où le péage de l'Escaut viendrait à être capitalisé, Sa Majesté le Roi des Belges sera tenue envers Sa Majesté le Roi de Danemark de la part contributive que le Danemark aurait éventuellement à payer dans la capitalisation.

Il est entendu que, dans tout autre cas, la Belgique ne sera déchargée de la rente stipulée à l'article deux qu'en la remboursant au denier vingt-cinq.

ARTICLE IV.

Sa Majesté le Roi de Danemark accepte les engagements renfermés dans les trois articles précédents, au lieu et place de l'obligation contractée par la Belgique à l'art. 4 du traité général de ce jour, du chef de sa part dans la capitalisation des péages perçus, par le Gouvernement danois, sur la navigation du Sund et des Belts.

ARTICLE V.

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.

ARTICLE VI.

La présente convention aura, entre les Hautes Parties Contractantes, la même force et valeur que si elle était insérée mot à mot dans le traité général auquel elle se rapporte, et il est, de plus, formellement entendu que la ratification de l'une restera subordonnée à la ratification de l'autre, et que lesdites ratifications s'échangeront en même temps.

ARTICLE VII.

La présente convention produira ses effets à partir du premier d'avril 1857.

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

Fait à Copenhague, en double original, le quatorzième jour du mois de mars de l'an mil huit cent cinquante-sept.

(L. S.) BEAULIEU.

(L. S.) BLUHME.

PROTOCOLE.

Dans le cas où l'exécution des engagements contenus dans les art. VII et VIII du traité de ce jour ne pourrait avoir lieu avant le 1^{er} avril 1857, il demeure entendu que le Gouvernement danois conservera le droit de maintenir après cette époque, à titre provisoire, par voie de cautionnement, les taxes qu'il s'est engagé à abolir; mais au fur et à mesure qu'une des Puissances Contractantes aura rempli les susdits engagements, le Gouvernement danois fera cesser, de son côté, les mesures provisoires de cautionnement et en ordonnera la décharge à l'égard des navires de cette Puissance, ainsi que de leurs cargaisons. Il pourra néanmoins, jusqu'à l'accomplissement définitif, par toutes les Puissances Contractantes, des engagements contenus dans les art. VII et VIII, exiger des navires affranchis la justification de leur nationalité sans qu'il puisse en résulter, pour ces navires, ni retard ni détention.

Pour ce qui concerne l'abaissement des droits de transit, le Gouvernement danois, vu l'impossibilité pratique de lui appliquer le même régime provisoire qu'aux navires, consent à rendre provisoirement exécutoire, sous tous les rapports, à partir du 1^{er} avril 1857, les §§ 5 et 6 de l'art. II du Traité Général.

Il s'entend que cet état intérimaire prendra le caractère définitif, dès le moment où le présent protocole cessera ses effets dans le Sund et les Belts.

Fait à Copenhague, le quatorzième jour du mois de mars de l'an de grâce mil huit cent cinquante-sept.

(L. S.) BEAULIEU, JAEGER, DOTÉZAC, ANDREW BUCHANAN, HANBURY,
PROSCH, ERDMANN, DU BOIS, ORIOLLA, TEGOBOFSKI, WET-
TERSTEDT, KRUGER, BLUMME.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

A M. le vicomte Vilain XIII, Ministre des Affaires Étrangères de S. M. le Roi des Belges, etc., etc., etc.

Bruxelles, 10 octobre 1855.

MONSIEUR LE VICOMTE,

La mesure que le Gouvernement des États-Unis vient de prendre, en dénonçant la convention d'amitié, de commerce et de navigation conclue le 26 avril 1826 entre le Danemark et l'Amérique, a placé le Gouvernement du Roi, mon Auguste Maître, par rapport aux péages du Sund, dans une position dont les conséquences éventuelles ont dû, avec raison, attirer l'attention toute particulière du Roi.

Le Gouvernement danois, prévoyant que la situation qui lui avait été faite, était dans le moment actuel plus que jamais propre à conduire aux complications de la nature la plus grave, n'a pas tardé un instant à prendre dans la plus mûre considération de quelle manière il serait possible, en sauvegardant un des droits les plus importants de la Couronne danoise, non-seulement d'empêcher le conflit, qui serait inévitable, si, à l'expiration de la convention susmentionnée, les États-Unis voulaient s'opposer à l'application du droit de péage aux navires américains passant les détroits du Sund et des Belts, mais d'amener, dans l'intérêt de toutes les puissances commerçant dans la Baltique, la cessation du péage.

Les délibérations du Gouvernement danois sur une affaire de cette nature, quoique poursuivies avec la plus grande diligence, n'ont pu, comme de juste, être conduites à un résultat qu'après l'examen le plus approfondi et le plus scrupuleux d'une multitude de détails, tandis qu'en même temps l'affaire devait passer par toutes les instances administratives, et ce n'est qu'à présent que le Gouvernement du Roi s'est trouvé en état de se fixer sur la mesure à adopter.

Le Roi, mon Maître, ayant pris connaissance de la décision définitive prise par son conseil, vient d'autoriser son Ministre des Affaires Étrangères à inviter, en son nom, toutes les Puissances faisant le commerce de la Baltique, à se concerter avec le Danemark pour un arrangement définitif de ladite affaire, et à vouloir, dans ce but, munir leurs représentants à la Cour danoise des pleins pouvoirs et instructions nécessaires, ou bien, envoyer des commissaires spéciaux à Copenhague. Sa Ma-

jesté désirerait que la négociation projetée prit son commencement dans le courant du mois de novembre.

En transmettant ci-après à Votre Excellence un mémoire, qui, en résumant la situation actuelle de l'affaire en question, ainsi que les motifs du Gouvernement du Roi pour en vouloir provoquer l'arrangement définitif, expose ses vues sur la manière dont un arrangement également acceptable à tous pourrait être réalisé, j'ai reçu l'ordre de lui exprimer l'espoir que le Gouvernement de Sa Majesté le Roi des Belges voudra bien se prêter aux vœux de mon Auguste Souverain. Les bonnes dispositions que le Gouvernement belge a constamment vouées à celui de Danemark, me permettent d'espérer que le cabinet de Bruxelles ne refusera pas aux ouvertures de celui de Copenhague l'accueil si essentiellement nécessaire pour la réalisation du but qu'il s'est proposé, en prenant en considération les avis et les conseils des Puissances les plus intéressées aux droits du Sund.

Je me permettrai encore de porter à la connaissance de Votre Excellence que le conseiller intime des conférences, M. Bluhme, ancien Ministre des Affaires Étrangères, et actuellement directeur des douanes du Sund, a été désigné pour représenter les intérêts du Danemark à la négociation éventuelle.

Je profite de cette occasion pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma plus haute considération.

Le chargé d'affaires de Danemark,

BON P. DE BILLE-BRAHE.

ANNEXE N° 2.

Le péage que la Couronne danoise perçoit sur les navires et cargaisons passant les détroits du Sund et des Belts a déjà, depuis longtemps, été rendu l'objet de violentes attaques, qui ont produit une agitation d'autant plus opiniâtre que souvent elles avaient des buts et des tendances politiques, et toujours elles étaient fondées sur des idées fausses et controuvées du droit en vertu duquel le péage se percevait, ainsi que de la manière dont le Danemark exerce ce droit. Le véritable état de choses n'étant connu qu'à ceux auxquels il n'importait pas de le représenter dans son vrai jour, l'attention générale se portait tout naturellement de préférence sur les obligations que la perception du péage impose au public commerçant, tandis que personne ne tenait compte des établissements nombreux de tout genre par lesquels le Danemark a constamment eu à cœur de faciliter la navigation de la Baltique et de simplifier l'expédition des navires à la douane du Sund. Les gouvernements mêmes, quoique respectant toujours le droit resté au Danemark, après tant de sacrifices portés à la paix générale, étaient le plus souvent, et par des raisons dont on ne saurait peut-être de nos temps se cacher la valeur, dans l'impossibilité de détourner du Danemark les effets d'une agitation dont ils ne pouvaient que reconnaître l'injustice et le peu de fondement.

Les efforts du Danemark pour calmer cette agitation aboutirent, au commencement du règne du roi Christian VIII, l'auguste prédécesseur du Roi régnant, à une négociation entre le Danemark, l'Angleterre et la Suède, dont la révision de l'ancien tarif du Sund fut le résultat, et, par cette mesure, on parvint à un temps d'arrêt.

Cependant, le Gouvernement danois ne s'était nullement dissimulé que l'agitation ne tarderait pas à être renouvelée, et, en vue de cette éventualité, le roi Christian VIII avait déjà conçu l'idée de faire suivre la révision à laquelle il s'était décidé, dans l'intérêt des commerçants, par d'autres modifications du tarif, à des époques plus ou moins rapprochées les unes des autres, afin que les droits à prélever restassent toujours proportionnés à la valeur des marchandises passibles du péage.

Ce n'est pas la faute du Gouvernement danois que l'intention du roi Christian VIII n'ait pas déjà été accomplie. En suivant les inspirations de ce monarque éclairé, le Gouvernement a, il y a longtemps, commencé les travaux préalablement nécessaires pour une nouvelle révision du tarif; mais à l'époque où l'idée du Roi défunt aurait dû être réalisée, le Danemark se trouvait, bien malgré lui et par des événements impossibles à prévoir, impliqué dans une guerre qui devait nécessairement absorber toute l'attention de son Gouvernement, et ne permettait pas non plus les sacrifices inséparables d'une réduction quelconque du tarif actuellement en vigueur. Après la conclusion de la paix, le pays se trouvait encore en proie aux conséquences inévitables des commotions intérieures que la guerre n'avait pu que nourrir, et aux difficultés qui l'entouraient ainsi vint bientôt se joindre la guerre actuelle entre la Russie et la France et l'Angleterre.

S'il dépendait du Gouvernement danois, il ne choisirait certes pas, pour remettre sur le tapis l'affaire des droits du Sund, une époque comme celle du moment actuel, où les deux Puissances les plus intéressées dans cette affaire se trouvent placées dans des camps opposés. Mais la situation qui lui a été faite ne lui laisse pas d'autre alternative.

Parmi tous les gouvernements, celui des États-Unis d'Amérique est le seul qui ait jamais mis en contestation les titres du Danemark à percevoir le péage du Sund. C'est tout récemment que les États-Unis se sont prononcés directement dans ce sens; car, bien qu'il soit juste de reconnaître que ces États ont plusieurs fois, dans le cours des dernières années, fait pressentir qu'ils n'entendaient pas suivre, à l'égard du péage du Sund, le système international généralement établi en Europe, la disposition relative à ce péage, consignée dans la convention d'amitié, de commerce et de navigation conclue le 26 avril 1826 entre le Danemark et l'Amérique, contient toutefois, de même que l'article analogue des traités et conventions de la même nature entre le Danemark et les autres puissances, plutôt la reconnaissance formelle qu'une mise en contestation du droit dont il s'agit.

Par une note du 14 avril dernier, le ministre résident des États-Unis à Copenhague a dénoncé la convention précitée, qui est le seul engagement écrit contracté entre le Danemark et l'Amérique, qui fasse mention des péages du Sund; et, en le dénonçant, ledit agent diplomatique a exprimé l'espoir que le Danemark reconnaîtrait, avant l'expiration du traité, c'est-à-dire avant le 14 avril 1856, la justice et la convenance de permettre aux navires américains de poursuivre leurs

opérations commerciales sur les mers, sans payer de tributs à personne et sans être arrêtés par aucune puissance quelconque.

Le but que les États-Unis ont eu en vue, en dénonçant leur convention de commerce avec le Danemark, a donc été d'affranchir par là les navires américains des péages du Sund. Il n'est pas nécessaire d'examiner ici si l'accomplissement de ce but est la conséquence logique de l'expiration d'une convention qui ne parle des péages en question que pour assurer aux navires américains, à l'égard de la perception des droits, le traitement privilégié au lieu du traitement non privilégié qui leur avait été appliqué autrefois. Le Danemark désire éviter une discussion de cette nature, et d'ailleurs il n'a été fait mention, dans la présente, de la démarche faite par les États-Unis que pour préciser la situation qui, comme il a été observé plus haut, a été faite au Danemark.

Cette situation agit, sous un double rapport, sur les déterminations du Gouvernement danois. Car, non-seulement après la dénonciation de la convention du 26 avril 1826, ou plutôt après la déclaration des États-Unis de vouloir affranchir les navires américains des droits du Sund, le Gouvernement danois, s'il ne veut pas, en présence de cette déclaration, se borner à la réponse qu'il y a faite, ne saurait remettre à un autre temps de prendre les mesures adaptées aux circonstances ; mais il est en même temps devenu problématique, si les mesures qu'on avait en vue, à l'égard des droits du Sund, antérieurement à la susdite déclaration, suffiraient maintenant pour prévenir un conflit et des complications dont les conséquences, par la force des choses, dépasseraient peut-être les limites d'une discussion entre le Danemark et les États-Unis.

S'il ne tenait qu'à lui, le Gouvernement danois se déciderait à une révision du tarif du Sund, surtout parce que cette mesure pourrait être prise sans le concours d'aucune puissance étrangère ; et il est persuadé qu'un tarif réduit et réglé d'après la valeur actuelle des marchandises serait propre à satisfaire aux vœux raisonnables du public commerçant. Mais, non-seulement la déclaration susmentionnée constate qu'une révision ne contenterait point une grande Puissance, avec laquelle le Danemark désire sincèrement conserver ses relations générales de bonne intelligence ; il est aussi devenu plus que probable, à la suite de ladite déclaration, que d'autres Puissances dont les vues et les desirs méritent également d'être pris en considération, ne seraient pas non plus disposées à trouver dans cette mesure un expédient convenable.

Dans ces circonstances, le Gouvernement danois s'est décidé à soumettre aux Puissances intéressées à l'affaire du Sund une proposition d'une tout autre nature. Il espère que le plan qu'il proposera pourra convenir aux Puissances, autant qu'il est certain qu'il conviendra à la navigation commerciale en général ; il espère nominément que les États-Unis d'Amérique voudront bien considérer ce procédé du Danemark comme un gage de son désir de concilier, autant que possible, ses intérêts avec ceux de l'Amérique, et surtout d'éviter une discussion pénible et peut-être un conflit, avec ce pays qu'il respecte à juste titre. En effet, comme il ne croit pas devoir entrer dans une telle discussion, son principal motif pour ne pas se borner à la révision qui avait été projetée, est qu'il ne trouve pas cette mesure propre à servir de réplique à la démarche faite par les États-Unis.

En laissant ainsi de côté le projet d'une révision, sans pourtant l'abandonner,

le gouvernement danois part de l'hypothèse que les autres Gouvernements, considérant la révision comme n'étant pas propre à prévenir les conflits qu'il s'agit d'éviter, l'eussent invité à leur soumettre d'autres propositions qui, sans porter préjudice au droit du Danemark, fussent de nature à réunir à un plus haut degré les suffrages des parties intéressées. — Si l'on rejette le plan d'une révision, on déclare, du moins implicitement, que la seule base sur laquelle on voudrait négocier avec le Danemark, devrait être celle d'un arrangement définitif de l'affaire du Sund; et le problème à résoudre serait donc de trouver un expédient qui fasse cesser entièrement le péage, sans pour cela déroger aux droits de la Couronne danoise. Ce double résultat ne s'obtiendrait que par une capitalisation du péage en vue d'affranchir, une fois pour toutes, la navigation marchande du paiement des droits, moyennant une juste compensation pour le Danemark.

C'est donc là le plan d'arrangement que le Gouvernement danois soumet à la considération des Puissances intéressées à l'affaire du Sund.

Mais un arrangement de cette nature ne saurait être réalisé, à moins d'un concours simultané de toutes les Puissances respectives. Les engagements formels et positifs qui existent entre le Danemark et les autres Puissances, par rapport aux droits du Sund, n'admettent pas d'arrangement spécial à cet égard entre le Danemark et une autre Puissance. Outre cette condition, il y en a encore une autre que le Gouvernement danois regarde comme essentielle; c'est que l'affaire dont il s'agit soit traitée, non pas comme une affaire de commerce ou d'argent, mais comme une affaire politique; cela correspondrait à l'histoire des droits du Sund, au rôle que le péage a joué dans la politique du nord de l'Europe; et autrement on ne parviendrait pas à donner à la négociation l'essor et le caractère nécessaires pour qu'elle ne soit pas entravée par des questions d'un ordre secondaire, qui peuvent être à leur place dans un arrangement purement commercial et fiscal, mais non pas dans un arrangement destiné à servir de complément à des traités de paix et à des transactions par lesquelles a été réglé le système d'équilibre politique. Par conséquent, le Gouvernement danois, en recommandant sa proposition à l'attention bienveillante des cabinets, se permet aussi de leur adresser la demande de vouloir bien se décider à entrer aussitôt que possible en négociation avec le Gouvernement danois et à munir leurs agents diplomatiques à la cour danoise des pleins pouvoirs et instructions nécessaires, ou bien à envoyer à Copenhague des commissaires spéciaux pour concerter et établir définitivement un accord général, tant à l'égard de la compensation à laquelle le Danemark croirait pouvoir prétendre, en dédommagement des pertes qu'il ferait par la cessation des péages, qu'à l'égard du mode à appliquer dans les calculs pour trouver et déterminer éventuellement la juste proportion dans laquelle chacune des Puissances respectives contribuerait sa quote-part. Il serait à désirer que cette négociation pût s'ouvrir dans le courant du mois de novembre de l'année présente. En exprimant ce désir, le Gouvernement danois a en vue, non-seulement l'urgence de l'affaire dont il s'agit pour le Danemark, mais aussi la considération que plusieurs Puissances, et notamment celles qui, par leur position géographique, seraient spécialement dans le cas de trouver ce terme trop rapproché, sont si peu intéressées au péage du Sund, qu'elles pourraient ne pas juger nécessaire d'être représentées dès l'ouverture des conférences éventuelles, ou préfère-

raient peut-être même de se faire représenter à la négociation par quelque Puissance amie.

Le choix de la ville de Copenhague, comme siège de la négociation, est motivé par la circonstance que cette ville est le chef-lieu de tous les départements administratifs, et offre, par conséquent, des facilités toutes particulières pour fournir les matériaux et les renseignements qu'on pourrait désirer dans l'intérêt de la négociation.

Le Gouvernement danois ne se cache nullement que la démarche à laquelle il a dû se décider n'est pas de nature à rencontrer de prime abord partout le même accueil favorable ; mais, tout en regrettant qu'il en soit ainsi, il se livre pourtant à l'espoir qu'on ne jugera ses propositions et ses procédés qu'après les avoir mûrement examinés, et en tenant compte de la position dans laquelle le Danemark se trouve placé ; il s'attend à une égale justice partout et met sa confiance dans les dispositions bienveillantes dont les Puissances lui ont, à d'autres occasions, fourni tant de preuves. Pour sa part, il mettra la main à l'œuvre avec la meilleure volonté et, pénétré du désir sincère de prouver, par le fait, qu'il n'a en vue, en dernière analyse, qu'un arrangement également acceptable à tous.

Il ne reste maintenant qu'à ajouter quelques observations générales sur la manière de réaliser le plan d'une capitalisation.

Ce n'est pas la première fois que ce plan ait été discuté ; quoiqu'il n'ait jamais été formellement proposé par le Gouvernement danois aux Puissances en général, il a pourtant fait l'objet de pourparlers avec plusieurs cabinets, et l'on peut donc supposer qu'en principe il ne contient rien qui soit nouveau aux Puissances intéressées, ou qui ait besoin d'explications détaillées pour être compris. Il ne semble pas non plus nécessaire de soumettre, à l'heure qu'il est, à un examen spécial les différentes bases de capitalisation, entre lesquelles on pourrait choisir. Le Gouvernement danois, quoique devant naturellement contribuer sa quote-part à la capitalisation, ne saurait vouloir anticiper sur les idées qui pourraient naître ou être émises dans le cours d'une négociation à laquelle participent les délégués d'un nombre d'États différents. Son désir n'étant que de parvenir à un expédient également acceptable à tous, pourvu que ce but soit réalisé, il ne donne la préférence à aucune manière de procéder spéciale.

Toutefois, il ne serait peut-être pas superflu de tracer une esquisse de la base de capitalisation que le Gouvernement danois trouverait la plus conforme à la nature des revenus qu'il s'agirait de capitaliser et dont l'adoption rendrait, à son avis, la quote-part à contribuer par chacune des Puissances respectives le plus proportionnée au *prorata* du péage prélevé sur leur navigation et leur commerce.

Les droits du Sund et des Belts se prélèvent en partie sur les navires, en partie sur les cargaisons. Ces derniers droits sont les véritables droits du Sund, tandis que dans la première catégorie entrent principalement les droits de faul, d'expédition, etc. On a eu l'idée autrefois d'adopter, pour base exclusive de capitalisation, la nationalité des navires passant les détroits, mais il est évident que ce plan ne serait rien moins que juste, attendu que le nombre des navires appartenant à une certaine nation et passant le Sund et les Belts ne représente nullement la quote-part que cette nation contribue par le fait au péage, lequel se prélève principalement sur la marchandise. Cette quote-part se trouverait d'une manière plus

conforme au véritable état de choses, si l'on prenait pour base la quantité des marchandises qui ont passé le Sund et les Belts. En adoptant cette base, on pourrait, par exemple, convenir que les États respectifs, le Danemark y compris, contribueraient en proportion de la quantité de marchandises exportées de leurs ports et importées dans la Baltique, en passant les détroits, ou exportées par la même voie de la Baltique pour être importées dans leurs ports, et *vice-versa* ; et en combinant cette base avec celle de la nationalité des navires, de manière que la compensation à payer au Danemark fût calculée, pour les véritables droits du Sund, d'après le mouvement des marchandises, d'après les importations ou exportations directes de chaque État en marchandises ayant passé les détroits du Sund et des Belts, et pour les droits de fanal et autres, d'après le pavillon, on s'approcherait peut-être le plus du dénouement juste et équitable d'un problème dont la solution complète offrira toujours les plus grandes difficultés.

Les deux tableaux ci-joints représentent, l'un le montant des droits perçus dans le Sund et les Belts sur les navires de chacun des États respectifs, dans les années 1851, 1852 et 1853, et l'autre le montant des droits perçus sur les marchandises importées dans la Baltique ou exportées de cette mer dans ces mêmes années.

En mettant ces pièces à la disposition des cabinets, le gouvernement danois ose exprimer l'espoir qu'elles seront traitées avec toute la discrétion que réclame la nature délicate de l'affaire dont il s'agit.

ANNEXE N° 3.

TABLEAU I. — *Montant des droits de navires (à l'exception des rémunérations pour les
chaque nation à la sortie de la*

NOMS DES ÉTATS.	A LA SORTIE DE LA BALTIQUE.				
	1851.	1852.	1853.	SOMME MOYENNE de 1851-1853.	POUR CENT du montant total.
1	2	3	4	5	6
Privilégiés :	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.
États-Unis d'Amérique.	1,108	650	811	830	0,595
Belgique.	47	15	184	72	0,050
Brême.	247	220	312	260	0,182
Danemark.	9,696	9,062	14,658	11,152	7,790
Grande-Bretagne.	57,725	29,555	57,008	54,762	24,326
France.	2,544	2,500	2,746	2,550	1,770
Grèce.	"	"	18	6	0,004
Hambourg.	702	500	752	645	0,454
Hanovre.	5,605	4,662	5,748	5,358	5,758
Pays-Bas.	15,520	12,950	14,566	14,558	10,033
Italie (Naples).	502	592	404	566	0,456
Lubeck.	1,029	1,184	1,124	1,102	0,771
Mecklembourg.	8,885	6,756	8,958	8,200	5,758
Norwége.	17,972	18,670	21,555	19,526	15,523
Oldenbourg.	1,601	1,142	1,574	1,459	1,007
Portugal.	"	15	122	46	0,032
Prusse.	20,445	18,664	26,696	21,955	15,348
Russie.	8,058	7,054	10,528	8,467	5,925
Espagne.	"	40	51	24	0,017
Suède.	11,249	11,964	12,950	12,054	8,455
Autriche.	18	"	"	6	0,004
Non privilégiés :					
Buenos-Ayres.	"	"	"	"	"
Pérou.	"	"	17	6	0,004
Toscane.	18	"	"	6	0,004
SOMME TOTALE.	142,547	125,905	160,272	142,908	100,000

copies et les amendes) prélevés dans les années 1851, 1852 et 1853 sur les navires de Baltique et à l'entrée dans la Baltique.

A L'ENTRÉE DANS LA BALTIQUE.					Les deux sommes moyennes prises ensemble, 5 + 10
1851. 7	1852. 8	1853. 9	SOMME MOYENNE de 1851-1853. 10	POUR CENT du montant total. 11	12
Rd. 1,169	Rd. 647	Rd. 812	Rd. 876	Rd. 0,620	Rd. 1,726
44	15	185	80	0,057	152
555	160	262	259	0,185	519
11,527	11,518	14,428	12,538	8,755	25,490
58,475	52,457	56,281	55,751	25,509	70,495
2,587	2,448	2,549	2,528	1,701	5,058
"	16	"	6	0,001	12
552	298	521	451	0,519	1,096
5,176	4,619	4,979	4,925	5,188	10,265
15,187	15,954	14,245	14,462	10,511	28,800
555	412	424	596	0,281	762
967	962	1,150	1,020	0,725	2,122
8,005	5,660	8,188	7,281	5,159	15,484
16,674	17,865	19,529	17,986	12,718	57,282
1,672	1,547	1,695	1,571	1,115	5,010
"	19	145	55	0,039	101
20,407	17,593	26,568	21,486	15,198	45,589
7,497	7,005	8,249	7,585	5,571	16,050
"	40	20	25	0,016	47
11,684	12,625	12,101	12,157	8,597	24,191
16	"	"	6	0,001	12
18	"	"	6	0,001	6
"	"	15	5	0,001	11
19	"	"	7	0,005	15
142,157	129,454	151,929	141,181	100,000	284,089

ANNEXE N° 4.

TABL

A. — Montant des droits perçus sur les marchandises importées dans les États ou provinces situés hors de la Baltique, après avoir été exportées de la Baltique, ou bien exportées des susdits États et provinces, pour être importées dans les ports de la Baltique.

NOMS DES ÉTATS.	DROITS PERÇUS SUR L'IMPORTATION, à la sortie de la Baltique :					DROITS PERÇUS SUR L'EXPORTATION, à l'entrée dans la Baltique :				
	1851.	1852.	1853.	SOMME MOYENNE de 1851-1853.	Pour cent du mon- tant total des droits perçus sur les mar- chandises venant de la Baltique.	1851.	1852.	1853.	SOMME MOYENNE de 1851-1853.	Pour cent du mon- tant total des droits perçus sur les mar- chandises envoyées dans la Baltique.
R. M.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.
Indes occidentales	"	"	"	"	"	158,500	73,000	60,000	91,000	7,69
Indes orientales	"	"	"	"	"	"	13,400	3,300	6,500	0,33
Danemark.....	2,300	2,500	2,000	2,250	0,21	600	600	500	600	0,05
Norwège.....	24,600	17,500	13,000	19,000	2,06	53,500	50,000	29,000	51,500	2,66
Suède.....	10,000	7,000	3,000	6,700	0,73	18,500	15,000	11,000	14,000	1,18
Hambourg.....	11,800	8,600	7,500	9,500	1,01	50,000	50,000	33,000	51,000	2,62
Brême.....										
Grande-Bretagne	603,000	480,000	834,000	659,650	69,30	538,500	300,000	600,000	382,600	49,28
France.....	48,000	71,500	74,000	64,500	7,01	85,400	83,000	90,000	86,800	7,34
Belgique.....	22,000	19,500	31,500	24,000	2,61	11,000	18,000	14,000	14,300	1,21
Pays-Bas.....	76,000	78,000	80,000	78,000	8,47	80,000	79,000	57,000	72,000	6,09
Espagne, Portugal, Ita- lie.....	19,900	17,500	13,500	17,600	1,91	97,000	100,000	90,000	95,650	8,02
États-Unis.....	21,000	17,500	58,500	23,650	2,79	44,000	60,000	90,000	64,650	5,47
Amérique du Sud....	2,600	2,000	1,000	1,850	0,20	69,000	80,000	73,000	74,650	6,31
Autres pays et villes situés hors de la Bal- tique	44,000	23,000	28,000	32,000	3,47	18,000	23,000	12,000	17,650	1,50
SOMME TOTALE....	883,000	747,500	1,150,000	920,500	100,00	1,183,000	1,107,000	1,167,000	1,182,700	100,00

EAU II.

B. — Montant des droits perçus sur les marchandises exportées des États ou provinces riverains de la Baltique, pour être importées dans les ports situés hors de la Baltique, ou bien importées dans les susdits États et provinces, après avoir été exportées des ports situés hors de la Baltique.

NOMS DES ÉTATS.	DROITS PERÇUS SUR L'EXPORTATION, à la sortie de la Baltique :					DROITS PERÇUS SUR L'IMPORTATION, à l'entrée dans la Baltique :				
	1851.	1852.	1853.	SOMME MOYENNE de 1831-1835.	Pour cent du mon- tant total des droits sur les marchand- ises exportées de la Baltique.	1851.	1852.	1853.	SOMME MOYENNE de 1831-1835.	Pour cent du mon- tant total des droits sur les marchand- ises entrant dans la Baltique.
R. M.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.
Danemark.....	4,000	5,000	4,000	5,600	0,80	116,000	123,000	114,000	118,500	9,98
Suède.....	84,000	73,000	76,000	77,600	8,48	80,000	90,000	70,000	80,000	6,75
Russie.....	306,000	443,000	660,000	536,500	58,58	700,000	690,000	710,000	700,000	58,91
Prusse.....	270,000	209,000	530,000	276,500	50,48	240,000	240,000	240,000	240,000	20,20
Mecklembourg.....	21,500	19,000	20,000	20,200	2,24	8,000	12,000	10,000	10,000	0,84
Lubeck.....	2,000	1,500	1,000	1,500	0,40	11,000	10,000	9,000	10,000	0,84
La Baltique générale- ment.....	"	"	"	"	"	40,000	50,000	20,000	50,000	2,52
Somme totale....	887,500	748,500	1,111,000	915,500	100,00	1,493,000	1,497,000	1,175,000	1,188,500	100,00

ANNEXE N° 5.

A M. Henry Bedinger.

Département d'État, Washington, 5 novembre 1885.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous communiquer la réponse du Président à la proposition faite par le Gouvernement danois aux États-Unis, d'ouvrir à Copenhague un Congrès avec les autres Puissances intéressées, pour délibérer sur les « droits du Sund. »

Les relations amicales n'ont jamais cessé d'exister entre le Danemark et les États-Unis. Le Président est animé du sincère désir de les maintenir et de les fortifier, et il regretterait extrêmement que sa détermination de soutenir un droit qu'il croit juste et incontestable pût être regardée comme une injure pour le Danemark ou un manque d'égards pour son amitié. Les droits perçus au détriment du commerce étranger, à l'entrée de la Baltique, ont été pour le Danemark une source productive de revenus, et il est très-naturel que ce dernier s'efforce de la conserver. Si ces perceptions étaient fondées en droit, les États-Unis seraient les derniers à intervenir pour lui en enlever la jouissance.

Je ne me propose pas, dans cette communication, de traiter la question de *droit*; cela a déjà été fait, et les États-Unis ont adopté la conclusion qu'ils ne sont nullement obligés, ni en vertu du droit international, ni en vertu des traités, à céder à la prétention du Danemark. Celui-ci, au contraire, a adopté une conclusion opposée.

On convient volontiers que les deux nations désirent également arriver à une solution satisfaisante de cet irritant débat. Le sujet intéresse plusieurs autres Puissances, toutes les nations maritimes même, et le Danemark les a invitées à se faire représenter à un Congrès qui doit se réunir ce mois-ci à Copenhague, pour examiner la proposition qu'il doit faire, de capitaliser le revenu dont il s'agit, et pour répartir, entre les États commerciaux, la somme à payer du chef de sa renonciation au mode actuel de perception. La même invitation a été adressée aux États-Unis.

Sans mettre aucunement en doute l'intention loyale qu'a eue le Danemark, en faisant cette proposition, le Président se voit contraint, par le sentiment de son devoir, d'y refuser son adhésion. Le Congrès doit admettre, comme base de la négociation, le droit même que les États-Unis dénie au Danemark. Il est sans pouvoir pour se prononcer sur le droit qu'aurait le Danemark de lever une contribution sur le commerce étranger; il ne peut que déterminer la somme à payer par chaque nation à la place des droits perçus jusqu'à présent sur les navires et les marchandises de cette nation. Mais les États-Unis contestent précisément qu'ils soient obligés de payer aucune contribution, de quelque nature qu'elle soit. La

principale question en litige, entre ce gouvernement et le Danemark, est de savoir, non pas quelle charge notre commerce avec la Baltique aura à supporter, mais s'il sera soumis à aucune charge quelconque.

Par suite de la restriction apportée à sa juridiction, on le comprendra sans peine, il est expressément interdit au tribunal proposé de délibérer sur la seule question sérieuse qui soit pendante entre les États-Unis et le Danemark. Ce n'est pas, toutefois, l'unique difficulté qui empêche le Président de consentir à se faire représenter au Congrès. En réclamant, pour nos navires et leurs cargaisons, l'exemption de toute taxation de la part du Danemark à l'entrée des détroits de la Baltique, le Président revendique un grand principe national susceptible d'application étendue et variée. Si on abandonne ce principe dans un cas, il sera difficile de le maintenir dans d'autres. Si les États-Unis tolèrent des impositions sur notre commerce à l'entrée de la Baltique, de semblables exigences pourront se justifier, de la même manière, aux détroits de Gibraltar et de Messine, aux Dardanelles et sur toutes les grandes rivières navigables, dont les branches supérieures et les tributaires traversent différents États indépendants.

Le Président ne peut pas admettre la compétence d'un tribunal tel que celui que propose le Danemark; il n'y enverrait un représentant que s'il s'agissait de discuter un principe d'une si grande importance pour tout le monde commercial.

Il y a encore un autre motif, aussi fort que les deux précédents, qui s'oppose à ce que les États-Unis fassent partie du Congrès proposé. Le Gouvernement des États-Unis n'admettra jamais que le Nouveau-Monde soit destiné à équilibrer la balance politique du Vieux. Il est clairement dit, dans la proposition danoise, que le Congrès doit agir, dans la question des droits du Sund, conformément au système de l'équilibre européen. On n'entend pas exprimer d'opinion sur l'utilité ou la sagesse de la théorie politique de l'équilibre dans son application à la famille européenne des nations, mais les résultats que cette théorie a produits ont suffi pour faire prendre à ce Gouvernement la ferme résolution de se soustraire à son action. La politique favorite des États-Unis a été, depuis longtemps, d'éviter une complicité aussi dangereuse, et le Président ne souffrira, en aucun cas, qu'il y soit apporté la moindre dérogation.

La phrase suivante, extraite du document dans lequel le Gouvernement danois soumet la proposition à ce Gouvernement, montrera la connexité que l'on prétend établir entre les deux sujets :

« Outre cette condition, il y en a encore une autre que le Gouvernement » danois regarde comme essentielle, à savoir que l'affaire en question (les droits » du Sund) ne soit pas considérée comme une affaire de commerce ou d'argent, » mais comme une affaire politique. Cela serait d'accord avec l'histoire des droits » du Sund et avec le rôle qu'ils ont joué dans la politique du nord de l'Europe. » Autrement, la négociation serait privée de cette portée et de ce caractère qui » sont nécessaires pour qu'elle ne soit pas entravée par des questions d'une nature » secondaire. Ces dernières peuvent convenir à un arrangement purement com- » mercial et fiscal, mais non à un arrangement destiné à servir de complément à » des traités de paix et à des compromis qui ont réglé le système de la balance » politique. »

Le Gouvernement des États-Unis ne peut adopter cette manière de voir, et il

ne consentira jamais à ce que les droits internationaux soient restreints ou modifiés au nom de la théorie politique avec laquelle on entremêle la question dans la proposition danoise.

Le document soumis par le Danemark à la considération de ce Gouvernement, contient une allusion aux sacrifices qu'il a faits pour faciliter la navigation des navires étrangers dans le détroit de la Baltique. Toute dépense qu'il s'est imposée dans l'intérêt de cette navigation, peut constituer, en sa faveur, un motif équitable d'en réclamer le remboursement des Puissances étrangères, proportionnellement à l'avantage qu'elles en ont retiré. Les droits, perçus jusqu'à présent, ont plus que compensé, de beaucoup, les déboursés du Danemark. Les États-Unis, qui ne consentiraient pas à acheter un droit (l'usage libre du Sund) qu'ils considèrent comme incontestable, n'hésiteront pas à indemniser libéralement le Danemark, en prenant leur part dans toute dépense qu'il ferait pour améliorer et rendre plus sûre la navigation du Sund.

Il est, sans aucun doute nécessaire, dans l'intérêt de cette navigation, de maintenir, au prix de frais considérables, les phares, bouées, etc. Les États-Unis sont prêts à payer un juste équivalent pour tous les avantages qu'ils retireront à l'avenir de semblables dépenses; ils veulent bien entrer en négociation à ce sujet, mais ils repoussent toute réclamation du chef de l'abandon du prétendu droit de contrôler la navigation du Sund et des Belts.

Vous voudrez bien, en conséquence, inviter le Danemark à faire une nouvelle proposition, et l'assurer qu'elle sera prise, par votre Gouvernement, en sérieuse considération; mais il ne doit pas s'attendre à ce qu'elle soit accueillie favorablement si elle comprend, soit expressément, soit implicitement, aucune compensation pour l'abandon du prétendu droit de contrôler l'usage libre, par nos navires, des détroits du Sund et des Belts.

Je suis, etc.

E. L. MARCY.

ANNEXE N° 6.

L'an 1856, le 4 janvier, MM. les représentants de Suède et de Norwége, de France, de la Grande-Bretagne, d'Autriche, de Prusse, de la Belgique, d'Espagne, des Pays-Bas et de Russie se sont assemblés avec le commissaire désigné par Sa Majesté le Roi de Danemark pour traiter d'un arrangement définitif touchant le péage du Sund et des Belts.

Le commissaire du Roi a soumis aux représentants un tableau, constatant le montant des droits payés par les navires de chaque nation à leur sortie de la Baltique et à leur entrée dans la Baltique par le Sund, en ajoutant verbalement une notice sur les droits de fanal perçus sur les navires à leur passage par les Belts.

Il leur a soumis également un tableau indiquant le montant des droits perçus sur les cargaisons à leur entrée dans la Baltique et à leur sortie de la Baltique par

le Sund, en ajoutant verbalement une notice sur ces mêmes droits à leur passage par les Belts.

Le commissaire de Sa Majesté a proposé :

1° Le rachat du péage des détroits comme un arrangement qu'il croyait dans l'intérêt du public commerçant, comme désirable au Roi son Maître, et comme préférable à une révision du tarif ;

2° Que la quote-part des droits de navires serait payée par chaque État selon le pavillon ;

3° Que la quote-part des droits sur les cargaisons serait payée tant par les États riverains de la Baltique que par les États situés hors de la Baltique, de telle manière qu'ils acquitteraient chacun la moitié des droits perçus sur les marchandises exportées de leurs ports par les détroits, et la moitié des droits perçus sur les marchandises importées dans leurs ports par les détroits.

Les tableaux contiennent, comme exemple, le résultat de la capitalisation suivant ces systèmes, pour chaque État, à un taux de 4 p. % (ou avec un multiplicateur de 25).

Le commissaire du Roi a promis d'obtenir aussitôt que possible, les instructions précises de son Gouvernement sur le montant du capital à demander comme une indemnité équitable pour l'abolition du péage du Sund et des Belts.

In fidem,

BLUHME.

ANNEXE N° 7.

TABLEAU I. — *Montant des droits de navires (à l'exception des rémunérations pour les
chaque nation à la sortie de la*

NOMS DES ÉTATS.	A LA SORTIE DE LA BALTIQUE.				
	1851.	1852.	1853.	SOMME MOYENNE de 1851-1853.	POUR CENT du montant total.
1	2	3	4	5	6
Privilégiés :	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.
États-Unis d'Amérique.	1,108	650	811	850	0,595
Belgique.	47	15	154	72	0,050
Brême.	247	220	312	260	0,181
Danemark.	9,696	9,062	14,638	11,132	7,700
Grande-Bretagne.	57,725	29,553	57,008	54,762	24,326
France	2,544	2,500	2,746	2,530	1,170
Grèce	"	"	18	6	0,004
Hambourg.	702	500	752	645	0,451
Hanovre.	5,605	4,662	5,748	5,358	5,135
Pays-Bas	15,520	12,950	14,566	14,538	10,035
Italie (Naples)	502	592	404	566	0,256
Lubeck	1,029	1,154	1,124	1,102	0,771
Mecklembourg.	8,885	6,756	8,958	8,200	5,738
Norwége.	17,972	18,670	21,335	19,526	15,525
Oldenbourg	1,601	1,142	1,574	1,459	1,007
Portugal.	"	15	122	46	0,033
Prusse.	20,445	18,664	26,696	21,953	15,318
Russie.	8,058	7,034	10,528	8,467	5,925
Espagne.	"	40	31	24	0,017
Suède.	11,249	11,964	12,950	12,054	8,435
Autriche.	18	"	"	6	0,004
Non privilégiés :					
Buenos-Ayres	"	"	"	"	"
Pérou.	"	"	17	6	0,004
Toscane.	18	"	"	6	0,004
SOMME TOTALE.	142,547	125,905	160,272	142,908	100,000

copies et des amendes) prélevés dans les années 1851, 1852 et 1853 sur les navires de Baltique et à l'entrée dans la Baltique.

A L'ENTRÉE DANS LA BALTIQUE.					Les deux sommes moyennes prises ensemble, 5+10.	Multiplieateur: 25. CAPITAL.
1851. 7	1852. 8	1853. 9	SOMME MOYENNE de 1851-1853. 10	POUR CENT du montant total 11	12	13
Rd. 1,169	Rd. 647	Rd. 812	Rd. 876	Rd. 0,620	Rd. 1,726	Rd. 43,150
41	15	185	80	0,067	152	3,800
555	160	262	259	0,185	519	12,975
11,527	11,518	14,428	12,558	8,755	25,490	587,250
58,473	52,437	56,281	55,751	25,508	70,495	1,762,525
2,587	2,448	2,549	2,528	1,791	5,058	126,450
"	16	"	6	0,004	12	500
352	298	321	451	0,319	1,096	27,400
5,176	4,619	4,979	4,925	5,488	10,265	256,375
15,187	15,954	14,245	14,462	10,211	28,800	720,000
555	412	424	596	0,281	762	19,050
967	962	1,150	1,020	0,195	2,122	53,050
8,005	5,660	8,188	7,284	5,159	15,484	587,100
16,674	17,865	19,529	17,956	12,718	37,282	932,050
1,672	1,547	1,695	1,571	1,115	5,010	75,250
"	19	145	55	0,059	101	2,525
20,407	17,595	26,568	21,456	15,108	45,589	1,084,725
7,497	7,005	8,249	7,585	5,371	16,050	401,250
"	40	29	25	0,016	47	1,175
11,684	12,625	12,101	12,157	8,597	24,191	604,775
16	"	"	6	0,004	12	500
18	"	"	6	0,004	6	150
"	"	15	5	0,004	11	275
19	"	"	7	0,005	15	525
142,157	129,454	151,929	141,181	100,000	284,089	7,102,225

ANNEXE N° 8.

TABEAU II. — Montant des quote-parts à payer par les États, nommés ci-dessous, si la capitalisation des droits serait réalisée de manière que les États riverains de la Baltique et les États, situés hors de la Baltique, acquitteraient, chacun la moitié des droits perçus sur les marchandises exportées de leurs ports par le Sund et la moitié des droits perçus sur les marchandises importées dans leurs ports par le Sund.

NOMS DES ÉTATS.	DROITS PERÇUS sur les marchandises envoyées dans la Baltique.		DROITS PERÇUS sur les marchandises envoyées de la Baltique.		TOTAL.		
	MOITIÉ DES DROITS SUR l'exportation. Sommes moyennes de 1851-1852.	MOITIÉ DES DROITS SUR l'importation. Sommes moyennes de 1851-1852.	MOITIÉ DES DROITS SUR l'exportation. Sommes moyennes de 1851-1852.	MOITIÉ DES DROITS SUR l'importation. Sommes moyennes de 1851-1852.	Sommes moyennes.	Pour cent.	Multiplieateur : 25. — CAPITAL.
	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.
A. Riverains de la Baltique.							
Danemark.....	57,500	"	1,980	"	59,480	2,83	1,486,250
Suède.....	49,000	"	39,000	"	79,000	5,76	1,978,000
Russie.....	548,850	"	268,980	"	617,830	29,37	15,448,000
Prusse.....	120,000	"	159,580	"	279,580	12,33	6,485,750
Mecklembourg.....	5,000	"	10,250	"	15,250	0,72	381,250
Lubeck.....	5,000	"	730	"	5,730	0,27	145,750
La Baltique en général.....	15,000	"	"	"	15,000	0,71	575,000
B. Situés hors de la Baltique.							
Indes occidentales.....	"	44,750	"	"	44,750	2,13	1,118,750
Indes orientales.....	"	5,150	"	"	5,150	0,15	78,750
Danemark.....	"	500	"	1,125	1,425	0,07	55,625
Norvège.....	"	18,750	"	9,525	25,275	1,20	651,875
Suède.....	"	7,075	"	3,550	10,425	0,50	260,625
Hambourg et Brême.....	"	15,500	"	4,050	20,150	0,96	503,750
Grande-Bretagne.....	"	291,400	"	519,825	611,225	29,06	15,280,625
France.....	"	43,400	"	52,250	75,650	3,60	1,891,250
Belgique.....	"	7,175	"	12,150	19,525	0,92	485,125
Pays-Bas.....	"	56,000	"	59,150	75,150	3,57	1,878,750
Espagne, Portugal, Italie... ..	"	47,825	"	8,595	56,050	2,69	1,416,250
États-Unis d'Amérique.....	"	52,525	"	12,825	45,150	2,15	1,128,750
Amérique méridionale.....	"	57,525	"	925	58,250	1,82	950,250
Autres pays et villes, situés hors de la Baltique.....	"	9,575	"	15,650	25,025	1,19	625,625
	391,550	591,550	460,250	460,250			
SOMME TOTALE.....	1,182,700		920,500		2,105,200	100	52,580,000

NOMS DES ÉTATS.	DROITS PERÇUS SUR L'EXPORTATION A LA SORTIE DE LA BALTIQUE.				
	1851.	1852.	1853.	SOMME MOYENNE de 1851-1853.	Pour cent du montant total des droits perçus sur les marchan- disés venant de la Baltique.
Danemark	Rd. 4,200	Rd. 3,300	Rd. 4,200	Rd. 3,900	0,42
Suède.....	84,000	73,900	76,000	78,000	8,47
Russie.....	503,400	442,900	663,400	537,900	38,41
Prusse.....	270,100	210,000	336,100	278,700	30,23
Mecklembourg.....	22,000	19,100	20,400	20,500	2,23
Lubeck	2,000	1,500	1,000	1,500	0,16
La Baltique en général.....	»	»	»	»	»
SOMME TOTALE.....	887,700	750,700	1,123,100	920,800	100

ANNEXE N° 9.

TABLEAU A. — *Montant des droits perçus sur les marchandises exportées des États ou provinces riverains de la Baltique pour être importées dans les ports situés hors de la Baltique, ou bien importées dans les susdits États et provinces après avoir été exportées des ports situés hors de la Baltique.*

DROITS PERÇUS SUR L'IMPORTATION A L'ENTRÉE DANS LA BALTIQUE.					TOTAL.		
1851.	1852.	1853.	SOMME MOYENNE de 1851-1853.	Pour cent du montant total des droits perçus sur les marchan- dises envoyées dans la Baltique.	TOTAL des sommées moyennes.	POUR CENT.	(Multiplieur : 25.) CAPITAL.
Rd. 115,000	Rd. 120,000	Rd. 110,000	Rd. 115,000	9,72	Rd. 118,900	8,65	Rd. 2.972,500
80,000	90,000	70,000	80,000	6,76	158,000	7,51	3,950,000
697,000	688,100	708,000	697,700	58,99	1,255,600	58,75	50,890,000
240,000	240,000	240,000	240,000	20,29	518,700	24,66	12,967,500
8,000	12,000	10,000	10,000	0,85	50,500	1,45	762,500
11,000	10,000	9,000	10,000	0,85	11,500	0,55	287,500
40,000	50,000	20,000	50,000	2,54	50,000	1,43	750,000
1,191,000	1,190,100	1,167,000	1,182,700	100	2,103,200	100	52,580,000

ANNEXE N° 10.

TABLEAU B. — *Montant des droits perçus sur les marchandises importées dans les ou bien exportées des susdits États et provinces*

NOMS DES ÉTATS.	DROITS PERÇUS SUR L'IMPORTATION A LA SORTIE DE LA BALTIQUE.				
	1851.	1852.	1853.	SOMME MOYENNE de 1851-1853.	Pour cent du montant total des droits perçus sur les marchan- dises venant de la Baltique.
	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	»
Indes occidentales.....	»	»	»	»	»
Indes orientales.....	»	»	»	»	»
Danemark.....	2,500	2,500	2,000	2,230	0,24
Norwége.....	24,600	17,300	15,000	19,080	2,07
Suède.....	10,000	7,000	5,000	6,760	0,73
Hambourg et Brême.....	11,800	8,600	7,500	9,500	1,01
Grande-Bretagne.....	608,000	480,000	834,000	659,630	69,40
France.....	48,000	71,500	74,000	64,500	7,01
Belgique.....	22,000	10,500	51,500	24,500	2,64
Pays-Bas.....	76,000	78,900	80,000	78,300	8,50
Espagne, Portugal, Italie.....	19,900	17,800	18,500	17,680	1,92
États-Unis d'Amérique.....	21,000	17,500	58,500	25,630	2,78
Amérique méridionale.....	2,600	2,000	1,000	1,850	0,20
Autres pays et villes, situés hors de la Baltique.....	44,500	28,400	21,100	31,500	3,41
SOMME TOTALE.....	887,700	750,700	1,123,100	920,500	100

États ou provinces situés hors de la Baltique après avoir été exportées de la Baltique pour être importées dans les ports de la Baltique.

DROITS PERÇUS SUR L'EXPORTATION A L'ENTRÉE DANS LA BALTIQUE.					TOTAL.		
1851.	1852.	1853.	SOMME MOYENNE de 1851-1853.	Pour cent du montant total des droits perçus sur les marchan- dises envoyées dans la Baltique.	TOTAL des sommes moyennes.	POUR CENT.	(Multiplieur: 25.) -- CAPITAL.
Rd. 138,800	Rd. 69,900	Rd. 60,000	Rd. 89,800	7,37	Rd. 89,800	4,25	Rd. 2,237,800
"	13,452	5,800	6,300	0,53	6,300	0,30	157,500
600	600	500	600	0,05	2,850	0,14	71,250
35,500	30,000	20,000	31,500	2,65	50,550	2,40	1,263,750
18,500	15,000	11,000	14,150	1,20	20,850	0,99	521,250
50,000	50,000	53,000	51,000	2,62	40,500	1,92	1,007,500
588,500	590,000	600,000	582,800	49,28	1,222,480	58,12	50,561,250
88,400	85,000	90,000	86,800	7,34	131,500	7,19	3,782,500
11,000	18,000	14,000	14,350	1,21	38,650	1,84	966,250
80,000	70,000	57,000	72,000	6,09	130,500	7,15	3,737,500
97,000	100,000	90,000	95,650	8,09	113,300	5,39	2,832,500
44,000	60,000	90,000	64,650	5,47	90,500	4,29	2,237,500
69,000	80,000	75,000	74,650	6,31	76,800	5,64	1,912,500
25,000	21,200	12,000	18,750	1,58	50,050	2,38	1,251,250
1,191,000	1,190,100	1,167,000	1,182,700	100	2,103,200	100	52,580,000

ANNEXE N° 41.

L'an 1856, le 2 février, MM. les délégués des gouvernements de Suède et de Norwège, de France, de la Grande-Bretagne, d'Autriche, de Prusse, de la Belgique, d'Espagne, des Pays-Bas, de Russie et d'Oldenbourg se sont réunis avec le commissaire du roi de Danemark pour continuer la négociation d'un arrangement définitif touchant le péage du Sund et des Belts.

Le commissaire du Roi a communiqué qu'il est autorisé par son gouvernement à déclarer que le Danemark consent à renoncer au péage du Sund et des Belts, moyennant une compensation de 35 (trente-cinq) millions de rigsdalers R. M., sous les conditions suivantes :

a. Que le rachat comprendra toutes les Puissances intéressées dans le commerce et la navigation du Sund et des Belts, et qu'il sera agréé par celles qui sont représentées à cette négociation, le Danemark se réservant de traiter séparément avec les Puissances non représentées pour leur quote-part.

b. Que de cette somme, 2,355,688 rigsdalers seront considérés comme compensation des droits de fanal et répartis selon la proposition faite sous le n° 2, à la séance du 4 du mois passé, et que 32,664,912 rigsdalers R. D. seront considérés comme compensation des droits sur les marchandises et répartis selon la proposition faite sous le n° 3, à ladite séance.

c. Que la quote-part qui, d'après le tableau annexé à la présente communication sous *NB*, sera mise à la charge de chacune des Puissances représentées, sera rendue disponible au Danemark, au terme à convenir pour la cessation du prélèvement du péage, ou qu'au moins le paiement en sera garanti et assuré d'une manière qui paraisse satisfaisante au Danemark.

Le commissaire du Roi a ajouté, suivant les ordres précis de son gouvernement, que la somme ci-dessus nommée est le *minimum* de l'indemnité que le Danemark se croit en droit de demander pour l'abolition du péage, *minimum* dont il est impossible au Danemark de se départir, et que l'acceptation des conditions ci-dessus visées, et spécialement de celles comprises sous les lettres *a* et *c*, est indispensable pour que le Danemark considère son offre comme obligatoire.

Comme renseignement additionnel et pour faire mieux apprécier le montant actuel du péage, les tableaux suivants ont été soumis à MM. les délégués :

A. Tableau des droits du Sund et des Belts sur les marchandises et des droits de fanal pour treize années, 1842-1854.

B. Tableau des droits de fanal perçus dans le Sund et dans les Belts pendant les neuf années de paix, 1842-1847 et 1851-1853, indiquant la participation de chaque pavillon dans le paiement de ce droit spécial de navire.

On a défalqué de ce tableau les autres droits de navires, qui se payent actuellement (comme amendes, subvention aux naufragés, frais d'administration, etc.), et on n'y a conservé que les seuls droits de fanal comme objet de compensation.

C. Tableau des droits perçus sur les cargaisons pendant les trois années 1851-1853. Ce tableau ne diffère de celui qui a été présenté dans la séance du 4 du mois passé, qu'en tant que quelques sommes collectives de celui-ci ont à présent été

séparées et distribuées entre les différents pays auxquels elles reviennent d'après le relevé des registres de la douane.

Le commissaire du Roi a fait observer que la répartition entre les différentes nations, de la somme moyenne des droits *sur les marchandises* pendant les neuf années (1842-1847 et 1851-1853), a été faite conformément au mouvement du commerce et de la navigation, qui a eu lieu pendant les trois années 1851-1853, le temps n'ayant pas encore permis de dresser un tableau indiquant la part proportionnelle de chaque État dans le commerce de la Baltique, pendant les six années 1842-1847; le commissaire du Roi se réservant de remettre, à titre de renseignement, ce tableau aux représentants des Puissances qui en exprimeraient le désir.

Le délégué de Russie a fait la déclaration suivante :

« Je suis autorisé à déclarer que le cabinet impérial accepte, sous toute réserve quant aux chiffres qui pourraient être pris pour base des calculs, et quant au montant de l'indemnité, les trois propositions faites par le Gouvernement danois dans la première conférence, savoir :

- 1° Le principe du rachat;
- 2° Que les droits sur les navires soient répartis selon le pavillon;
- 3° Que les droits sur les cargaisons soient répartis par moitié sur les marchandises importées et exportées par le Sund. »

In fidem,

BLUHME.



ANNEXE N° 12.

TABLEAU A. — Droits du Sund et des Belts

ANNÉES.	DROITS DU SUND SUR LES MARCHANDISES.		DROITS DES BELTS SUR LES MARCHANDISES		SOMME TOTALE.	
	Années de paix.	Années de guerre.	Années de paix.	Années de guerre.	Années de paix.	Années de guerre.
	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.
1842.....	1,830,289	"	18,610	"	1,848,899	"
1843.....	2,000,108	"	18,963	"	2,019,071	"
1844.....	2,149,353	"	17,334	"	2,166,689	"
1845.....	2,132,810	"	20,806	"	2,153,616	"
1846.....	1,921,336	"	21,019	"	1,942,355	"
1847.....	2,139,363	"	27,478	"	2,166,841	"
1848.....	"	2,113,326	"	22,597	"	2,135,923
1849.....	"	2,284,033	"	19,432	"	2,303,465
1850.....	"	2,240,898	"	23,234	"	2,264,132
1851.....	2,117,397	"	28,332	"	2,145,729	"
1852.....	2,020,091	"	30,872	"	2,050,963	"
1853.....	2,332,501	"	39,833	"	2,372,334	"
1854.....	"	1,447,993	"	43,824	"	1,491,817
SOMME TOTALE.....	18,663,430	8,088,430	223,397	110,907	18,887,047	8,199,337
SOMME MOYENNE.....	2,073,717	2,022,113	24,844	27,727	2,098,361	2,049,840

sur les marchandises et les droits de fanal.

DROITS DU SUND DE FANAL.		DROITS DES BELTS DE FANAL.		SOMME TOTALE.		TOTAL.	
Années de paix.	Années de guerre.	Années de paix.	Années de guerre.	Années de paix.	Années de guerre.	Années de paix.	Années de guerre.
Rd. 108,995	Rd. "	Rd. 8,640	Rd. "	Rd. 114,655	Rd. "	Rd. 1,965,552	Rd. "
115,964	"	9,805	"	125,767	"	2,142,858	"
130,857	"	12,455	"	145,292	"	2,509,981	"
125,843	"	12,684	"	158,528	"	2,290,204	"
140,245	"	14,455	"	154,678	"	2,097,253	"
137,876	"	15,147	"	171,025	"	2,557,864	"
"	129,275	"	14,122	"	143,598	"	2,281,518
"	144,745	"	15,715	"	160,458	"	2,465,945
"	147,559	"	17,751	"	165,110	"	2,451,242
151,758	"	16,292	"	168,050	"	2,514,179	"
156,226	"	17,701	"	155,927	"	2,204,890	"
165,886	"	18,595	"	184,279	"	2,556,465	"
"	124,090	"	19,850	"	145,929	"	1,635,746
1,226,628	548,467	125,529	67,425	1,580,157	612,892	20,257,204	8,812,249
156,292	156,557	15,726	16,856	150,018	155,225	2,248,579	2,205,065

Somme moyenne des 9 années de paix 1842-1847 et 1851-1855 inclusivement . . . 2,248,579 Rd. R. M.

— 4 — de guerre 1848-1850 et 1854. 2,205,065 —
 — 15 — nommées ci-dessus. 2,234,574 —
 — 5 — 1851-1855 inclusivement. 2,558,511 —

ANNEXE N° 13.

TABLEAU B. — Droits de fanal perçus dans le Sund et dans les

NOMS DES ÉTATS.	DROITS DE FANAL PERÇUS DANS LE SUND ET DISTRIBUÉS					
	1842.	1843.	1844.	1845.	1846.	1847.
R. M.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.
États-Unis d'Amérique . .	964	1,278	1,188	711	628	702
Belgique.	40	40	4	67	40	103
Brême.	470	520	582	285	498	540
Danemark.	6,152	7,627	7,962	7,845	8,453	11,311
Grande-Bretagne.	29,007	29,595	35,547	50,608	56,084	45,565
France.	1,913	1,456	2,572	2 561	1,552	5,389
Grèce	"	"	"	"	"	"
Hambourg.	150	213	179	149	308	545
Hanovre.	5,424	5,852	6,959	5,845	7,554	8,378
Pays-Bas.	7,164	9,414	9,707	7,450	10,049	12,715
Naples.	480	558	225	428	519	405
Lubeck	665	655	715	898	857	1,012
Mecklembourg.	6,121	6,587	8,040	8,202	9,568	9,643
Norwège.	12,584	11,454	15,707	14,469	14,561	17,465
Oldenbourg	1,158	1,454	1,345	1,152	1,520	1,866
Portugal.	18	15	"	"	"	72
Prusse.	18,054	21,127	25,649	25,760	28,760	26,151
Russie.	6,165	6,590	6,087	6,750	7,418	6,950
Espagne.	51	58	137	58	40	81
Suède.	9,495	10,117	10,834	10,389	12,249	15,196
Autriche.	"	"	"	"	"	"
Buenos-Ayres	"	"	"	"	"	"
Pérou	"	"	"	"	"	"
Toscane.	"	"	"	"	18	"
Sardaigne	"	"	"	18	18	"
Brésil	"	"	"	"	"	18
Somme totale.	105,993	113,964	150,857	125,843	140,243	157,876

Belts pendant les neuf années de paix 1842-1847 et 1851-1853.

PARMI LES ÉTATS SELON LES PAVILLONS.					SOMME MOYENNE DES DROITS de fanal perçus dans les Belts, distri- bués parmi les états dans la même pro- portion que les droits de fanal dans le Sund.	SOMME MOYENNE DES DROITS de fanal du Sund et des Belts.
1851.	1852.	1853.	Somme moyenne.	Pour cent.		
Rd. 1,202	Rd. 679	Rd. 851	Rd. 911	Rd. 0,67	Rd. 92	Rd. 1,003
45	14	158	57	0,04	5	62
510	194	502	566	0,27	57	405
10,592	10,124	14,941	9,443	6,93	951	10,596
41,498	55,877	58,982	55,575	25,95	5,562	58,955
2,558	2,525	2,564	2,550	1,71	235	2,565
"	9	9	2	0,00	"	2
650	424	660	557	0,25	34	571
5,669	4,975	5,612	6,249	4,58	629	6,876
15,954	15,890	15,082	11,269	8,27	1,155	12,404
551	428	457	405	0,30	41	444
908	968	1,158	866	0,53	86	952
8,981	6,714	9,101	8,084	5,03	814	8,898
18,520	19,154	21,121	16,068	11,79	1,618	17,686
1,664	1,510	1,605	1,450	1,07	147	1,597
"	18	126	27	0,02	5	50
22,262	20,008	29,421	25,908	17,54	2,408	26,516
8,282	7,462	9,886	7,265	5,33	752	7,995
"	40	40	56	0,05	7	65
12,687	13,415	15,756	11,815	8,67	1,190	15,005
18	"	"	2	0,00	"	2
9	"	"	1	0,00	"	1
"	"	14	2	0,00	"	2
18	"	"	4	0,00	"	4
"	"	"	4	0,00	"	4
"	"	"	2	0,00	"	2
151,758	156,226	165,886	156,292	100	15,726	150,018

ANNEXE N° 14.

TABLEAU C. — *Montant des quote-parts à payer par les États nommés ci-dessous, si la capitalisation des droits sur les marchandises était réalisée, de manière que les États riverains de la Baltique et les États situés hors de la Baltique acquitteraient chacun la moitié des droits perçus sur les marchandises exportées de leurs ports par le Sund, et la moitié des droits perçus sur les marchandises importées dans leurs ports par le Sund.*

NOMS DES ÉTATS.	DROITS PERÇUS sur les marchandises entrées dans la Baltique.		DROITS PERÇUS sur les marchandises entrées de la Baltique.		TOTAL.	
	MOITIÉ des droits sur l'importation.	MOITIÉ des droits sur l'exportation.	MOITIÉ des droits sur l'exportation.	MOITIÉ des droits sur l'importation.	Sommes moyennes.	Pour cent.
	Sommes moyennes de 1851-1853.	Sommes moyennes de 1851-1853.	Sommes moyennes de 1851-1853.	Sommes moyennes de 1851-1853.		
R. M.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.
Danemark. Provinces riveraines de la Baltique.....	57,500	"	1,980	"	61,837	2,94
— Provinces situées hors de la Baltique.....	"	300	"	1,125		
— Possessions dans les Indes.....	"	982	"	"		
Suède. Provinces riveraines de la Baltique.....	40,000	"	59,000	"	89,425	4,25
— Provinces situées hors de la Baltique.....	"	7,075	"	3,550		
Russie. Provinces riveraines de la Baltique.....	348,880	"	268,950	"	619,194	26,44
— Provinces situées hors de la Baltique.....	"	1,105	"	201		
Prusse. Provinces riveraines de la Baltique.....	120,000	"	159,550	"	289,598	12,34
— Provinces situées hors de la Baltique.....	"	189	"	59		
Mecklembourg.....	5,000	"	10,250	"	15,250	0,72
Lubeck.....	5,000	"	750	"	5,750	0,27
La Baltique en général.....	15,000	"	"	"	15,000	0,71
Norwège.....	"	18,750	"	9,525	25,275	1,20
Hambourg.....	"	5,925	"	575	6,500	0,31
Brême.....	"	9,575	"	4,075	13,650	0,65
Oldenbourg.....	"	12	"	99	111	0,01
Hanovre.....	"	20	"	958	958	0,05
Grande-Bretagne.....	"	291,400	"	519,825	615,055	29,15
— Possessions dans les Indes.....	"	1,070	"	760		
A REPORTER.....	591,580	555,581	460,250	340,622	1,725,603	

NOMS DES ÉTATS.	DROITS PERÇUS sur les marchandises envoyées dans la Baltique.		DROITS PERÇUS sur les marchandises envoyées de la Baltique.		TOTAL.	
	MOITIÉ des droits sur l'importation.	MOITIÉ des droits sur l'exportation.	MOITIÉ des droits sur l'exportation.	MOITIÉ des droits sur l'importation.	Sommes moyennes.	Pour cent.
	Sommes moyennes de 1851-1853.		Sommes moyennes de 1851-1853.			
R. M. REPORT.....	Rd. 591,580	Rd. 335,581	Rd. 460,280	Rd. 340,622	Rd. 1,723,603	Rd.
Pays-Pas.....	"	56,000	"	39,180	78,187	5,72
— Possessions dans les Indes..	"	2,913	"	124		
Belgique.....	"	7,178	"	12,130	19,323	0,92
France.....	"	45,400	"	32,250	78,854	5,61
— L'Algérie.....	"	"	"	204		
Espagne.....	"	21,800	"	1,887	63,664	5,12
— Possessions dans les Indes..	"	41,977	"	"		
Portugal.....	"	10,012	"	5,250	17,567	0,84
— Ile de Madère.....	"	2,280	"	16		
Sardaigne.....	"	1,306	"	215	1,519	0,07
Toscane.....	"	594	"	1,100	1,694	0,08
Les Deux-Siciles (Naples).....	"	14,115	"	167	14,280	0,68
Autriche.....	"	1,582	"	614	1,996	0,09
Grèce.....	"	89	"	"	89	0,00
Turquie.....	"	2,505	"	34	2,537	0,11
États-Unis d'Amérique.....	"	52,323	"	12,823	43,150	2,15
Mexique.....	"	481	"	"	481	0,02
Saint-Domingue.....	"	741	"	"	741	0,04
Vénézuëla.....	"	568	"	"	568	0,02
Nouvelle-Grenade.....	"	241	"	"	241	0,01
Uruguay.....	"	"	"	83	83	0,00
États de la Plata.....	"	"	"	134	134	0,01
Brésil.....	"	51,710	"	823	52,533	1,55
Pérou.....	"	"	"	26	26	0,00
Chili.....	"	"	"	24	24	0,00
La Chine.....	"	257	"	"	257	0,01
Autres pays, situés hors de la Bal- tique.....	"	6,515	"	12,852	19,065	0,91
	591,380	591,380	460,280	460,280		
SOMME TOTALE.....	1,182,700		920,500		2,103,200	100

ANNEXE N° 15.

TABLEAU NB. — *Montant des quote-parts à payer par les États, nommés ci-dessous, selon les pour cent, calculés d'après les résultats dans le Sund des années 1851-1853, de paix 1842-1847 et 1851-1853, avec une capitalisation moyennant un multiplicateur proportions pour les droits sur les marchandises et pour les droits de fanal.*

Noms des états.	DROITS PERÇUS DANS LE SUND			
	DROITS SUR LES MARCHANDISES.			
	SOMMES MOYENNES DE 1851-1853.	SOMMES MOYENNES DE 1842-1847 ET 1851-1853.		DISTRIBUTION de
	POUR CENT calculé d'après les résultats dans le Sund.	la somme demandée.	CAPITAL avec un multipli- cateur de 25	la somme demandée.
Rd. M.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.
Danemark.....	2,94	61,692	1,542,500	960,260
Suède.....	4,25	89,179	2,229,478	1,388,106
Russie.....	20,44	617,752	15,443,800	9,615,548
Prusse.....	12,34	288,934	6,475,550	4,050,408
Mecklembourg.....	0,72	15,108	577,700	255,162
Lubeck.....	0,27	5,665	141,625	88,178
La Baltique en général.....	0,71	14,899	572,475	251,909
Norwège.....	1,20	25,180	629,500	391,936
Hambourg.....	0,31	6,504	162,600	101,237
Brême.....	0,65	15,640	341,000	212,312
Oldenbourg.....	0,01	210	5,250	5,269
Hanovre.....	0,05	1,049	26,225	16,323
Grande-Bretagne.....	29,15	611,666	15,291,650	9,520,817
Pays-Bas.....	5,72	78,057	1,951,425	1,214,987
Belgique.....	0,92	19,505	482,625	300,490
France.....	3,61	75,750	1,895,750	1,179,078
Espagne.....	5,12	65,468	1,636,700	1,019,055
Portugal.....	0,84	17,626	440,650	274,556
Sardaigne.....	0,07	1,469	56,725	22,866
Toscane.....	0,08	1,679	41,975	26,134
Les Deux-Siciles (Naples).....	0,68	14,269	356,725	222,102
Autriche.....	0,09	1,889	47,225	29,405
Grèce.....	0,00	88	2,200	1,370
Turquie.....	0,11	2,508	57,700	55,925
A reporter.....		1,999,586	49,984,650	30,925,216

suivant la distribution des sommes moyennes des droits sur les marchandises, faite et suivant la distribution des sommes moyennes des droits de fanal dans les neuf années de 28, y jointe la quote-part de la somme demandée par le Danemark selon lesdites

ET DANS LES BELTS.				TOTAL.			
DROITS DE FANAL.							
SOMMES MOYENNES DE 1842-1847 ET 1851-1855.			DISTRIBUTION de la somme demandée.	SOMMES MOYENNES DE 1842-1847 ET 1851-1855.		DISTRIBUTION DE LA SOMME DEMANDÉE.	
POUR CENT calculé d'après les résultats dans le Sund.	Sommes annuelles.	CAPITAL avec un multipli- cateur de 25.		Sommes annuelles.	CAPITAL avec un multipli- cateur de 25.	CAPITAL.	POUR CENT.
Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.
6,93	10,596	259,000	161,818	72,088	1,802,200	1,122,078	3,21
8,67	13,003	325,075	202,597	102,182	2,554,550	1,590,503	4,55
8,33	7,993	199,875	124,443	623,747	15,543,675	9,759,993	27,83
17,54	28,516	637,900	409,619	283,230	7,131,250	4,440,027	12,88
8,93	8,808	222,450	138,501	24,006	600,150	373,063	1,07
0,53	932	23,300	14,818	6,617	165,425	102,996	0,29
"	"	"	"	14,899	372,475	231,909	0,66
11,79	17,086	427,150	275,289	47,866	1,071,650	667,225	1,91
0,25	371	9,275	5,775	6,875	171,875	107,012	0,31
0,27	403	10,075	6,273	14,043	351,075	218,585	0,62
1,07	1,597	39,925	24,888	1,807	45,175	28,127	0,08
4,58	6,878	171,950	107,039	7,927	198,175	123,537	0,35
25,95	58,933	975,575	606,038	630,601	16,265,025	10,126,835	28,93
8,27	12,404	310,100	195,073	90,461	2,261,525	1,408,060	4,02
0,04	62	1,550	965	19,567	484,175	301,433	0,86
1,71	2,565	64,125	39,925	78,513	1,957,875	1,219,005	3,48
0,05	63	1,575	981	63,531	1,558,275	1,020,016	2,91
0,02	50	750	467	17,636	441,400	274,825	0,79
0,00	4	100	62	1,475	36,825	22,028	0,07
0,00	4	100	62	1,685	42,075	26,196	0,08
0,30	446	11,100	6,911	14,713	367,825	229,015	0,65
0,00	2	50	51	1,891	47,275	29,454	0,08
0,00	2	50	51	90	2,250	1,401	0,00
"	"	"	"	2,508	67,700	35,925	0,10
.....	149,010	3,725,250	2,319,598	2,148,395	54,709,900	33,440,614	

Noms des états.	DROITS PERÇUS DANS LE SUND			
	DROITS SUR LES MARCHANDISES.			
	SOMMES MOYENNES DE 1881-1883.	SOMMES MOYENNES DE 1842-1847 ET 1881-1883.		DISTRIBUTION
	POUR CENT calculé d'après les résultats dans le Sund.	SOMMES ANNUELLES.	CAPITAL avec un multiplie- teur de 25.	de la somme demandée.
R. M.	Rd.	Rd.	Rd.	Rd.
Report.....		1,999,386	49,984,650	30,923,216
États-Unis d'Amérique.....	2,15	45,114	1,127,850	702,217
Mexique.....	0,02	420	10,500	6,537
Saint-Domingue.....	0,04	839	20,975	13,039
Vénézuëla.....	0,02	420	10,500	6,537
Nouvelle-Grenade.....	0,01	210	5,250	3,269
Uruguay.....	0,00	84	2,100	1,307
États de la Plata.....	0,01	210	5,250	3,269
Brésil.....	1,55	32,525	813,125	506,264
Pérou.....	0,00	25	625	389
Buenos-Ayres.....	"	"	"	"
Chili.....	0,00	23	575	358
La Chine.....	0,01	210	5,250	3,269
Autres pays, situés hors de la Baltique.....	0,91	19,095	477,375	297,221
SOMME TOTALE.....	100	2,098,561	52,464,025	32,664,912

ET DANS LES BELTS.				TOTAL.			
DROITS DE PANAL.							
SOMMES MOYENNES DE 1842-1847 ET 1851-1853.			DISTRIBUTION de la somme demandée.	SOMMES MOYENNES DE 1842-1847 ET 1851-1853.		DISTRIBUTION DE LA SOMME DEMANDÉE.	
POUR CENT calculé d'après les résultats dans le Sund.	Sommes annuelles.	CAPITAL avec un multipli- cateur de 25.		Sommes annuelles.	CAPITAL avec un multipli- cateur de 25.	CAPITAL.	POUR CENT.
Rd.	Rd. 149,010	Rd. 3,725,250	Rd. 2,319,398	Rd. 2,148,596	Rd. 54,709,900	Rd. 33,440,614	Rd.
0,87	1,003	28,078	18,612	46,117	1,182,928	717,820	2,05
"	"	"	"	420	10,800	6,837	0,02
"	"	"	"	839	20,978	13,039	0,04
"	"	"	"	420	10,800	6,837	0,02
"	"	"	"	210	8,280	3,269	0,01
"	"	"	"	84	2,100	1,307	0,00
"	"	"	"	210	8,280	3,269	0,01
0,00	2	50	31	32,827	815,178	506,298	1,45
0,00	2	50	31	27	678	420	0,00
0,00	1	28	16	1	28	16	0,00
"	"	"	"	23	578	388	0,00
"	"	"	"	210	8,280	3,269	0,01
"	"	"	"	19,098	477,378	297,221	0,85
100	180,018	3,780,480	2,338,088	2,248,879	56,214,478	38,000,000	100

ANNEXE N° 16.

Protocole du 9 mai 1856.

Les gouvernements de Sa Majesté l'empereur de toutes les Russies et de Sa Majesté le roi de Suède et de Norwège (de Sa Majesté le roi de Suède et de Norwège et de Sa Majesté l'empereur de toutes les Russies) ayant adhéré aux propositions faites par le gouvernement de Sa Majesté le roi de Danemark par rapport au rachat des péages du Sund et des Belts, les délégués de leurs dites Majestés ainsi que le délégué de Danemark dans la négociation sur les péages sont convenus de constater, par le présent protocole, les différents points auxquels cette négociation s'est arrêtée.

Bien que le gouvernement de S. A. R. le grand-duc d'Oldenbourg ait également adhéré aux propositions susmentionnées, le délégué de Son Altesse Royale dans la négociation sur les péages n'a pourtant pas pu concourir à cet acte, étant pour le moment absent de Copenhague.

Le délégué de Sa Majesté danoise, en récapitulant les propositions qu'il a faites dans les conférences du 4 janvier et du 2 février de l'année courante, les précise de la manière suivante.

Le Danemark renonce au péage du Sund et des Belts moyennant une compensation de 35 (trente-cinq) millions de rigsdalers rigsmønt aux conditions suivantes :

a. Le rachat comprendra toutes les Puissances intéressées dans le commerce et la navigation du Sund et des Belts. Pour que l'abolition des péages devienne obligatoire, le rachat devra être agréé par toutes les Puissances représentées dans la négociation actuelle, le Danemark se réservant de traiter séparément avec les Puissances non représentées.

b. Ladite somme de 35 millions sera considérée comme compensation tant des droits sur les navires que des droits sur les cargaisons. Les droits sur les navires seront répartis selon le pavillon; les droits sur les cargaisons seront répartis par moitié sur les marchandises importées et sur celles exportées par le Sund ou les Belts.

c. Le payement de la quote-part qui d'après le tableau *NB*, présenté dans la conférence du 2 février, tombera à la charge de chacune des Puissances représentées, sera assuré au Danemark d'une manière qui lui paraîtra satisfaisante.

Dans la conférence tenue le 4 janvier dernier ont été présents les délégués de l'Autriche, de la Belgique, du Danemark, de l'Espagne, de la France, de la Grande-Bretagne, des Pays-Bas, de la Prusse, de Russie, de Suède et de Norwège.

A la conférence du 2 février a assisté, outre les délégués ci-dessus nommés, le délégué de S. A. R. le grand-duc d'Oldenbourg.

Le délégué de Sa Majesté danoise répète ce qu'il avait déjà énoncé dans la conférence du 2 février, que, suivant les ordres précis de son Gouvernement, la somme indiquée plus haut est le *minimum* de l'indemnité que le Danemark se croit en droit de demander pour l'abolition des péages.

Conformément aux principes proposés pour la répartition de l'indemnité éventuelle, les quote-parts pour lesquelles les différentes Puissances représentées dans la négociation actuelle contribueront à ladite somme de 33 millions de rigsdalers rigsmyn, sont :

Pour le Danemark. . . .	1,122,078 Rd. R. M. soit	3.21 p. % de 33 millions.		
— l'Autriche	29,454	— — 0.08	—	—
— la Belgique	501,453	— — 0.86	—	—
— l'Espagne. . . .	1,020,016	— — 2.91	—	—
— la France	1,219,003	— — 3.48	—	—
— la Grande-Bretagne. .	10,126,853	— — 28.93	—	—
— la Norwége	667,223	— — 1.91	—	—
— l'Oldenbourg	28,127	— — 0.08	—	—
— les Pays-Bas. . . .	1,408,060	— — 4.02	—	—
— la Prusse. . . .	4,440,027	— — 12.69	—	—
— la Russie. . . .	9,739,993	— — 27.63	—	—
— la Suède. . . .	1,890,303	— — 4.55	—	—
Total. . . .	31,692,776 Rd. R. M.			

La somme restante de 3,307,224 Rd. R. M. tombe à la charge des Puissances non représentées dans la négociation actuelle, en tant que ces Puissances ont pu être spécifiées au tableau *NB*.

Le délégué de Danemark déclare comme expressément entendu que les Gouvernements adhérant aux propositions qu'il a faites ne seront éventuellement responsables que pour la quote-part tombant à la charge de chacun d'eux suivant la répartition ci-dessus indiquée.

Le délégué de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies renouvelle l'adhésion du cabinet impérial déjà exprimée par lui dans la conférence du 2 février, tant pour ce qui concerne le principe du rachat qu'en ce qui concerne le mode de répartition proposé par le Gouvernement danois.

Le délégué de l'Empereur déclare en même temps que le cabinet impérial consent à contribuer au rachat des péages du Sund pour la quote-part tombant à la charge de la Russie d'après la répartition ci-dessus indiquée, à la condition toutefois :

Que toutes les Puissances représentées dans la négociation actuelle consentent aussi de leur côté aux mêmes conditions du rachat du péage du Sund.

Le délégué de Danemark accepte cette réserve, en la déclarant conforme aux intentions de son propre Gouvernement.

Le délégué de Sa Majesté le roi de Suède et de Norwége déclare que son Gouvernement accepte les propositions du Gouvernement danois tant pour ce qui regarde le principe du rachat qu'en ce qui concerne le montant de l'indemnité demandée par le Danemark.

Les délégués de Russie et de Suède et de Norwége (de Suède et de Norwége et de Russie) font observer que le mode de paiement des différentes quote-parts doit faire l'objet d'une négociation spéciale entre le Danemark, d'une part, et chacune des Puissances contractantes, de l'autre part, et réservent par conséquent à une

entente particulière de fixer le mode et le terme de payement des quote-parts tombant respectivement à la charge de la Russie et de la Suède et de la Norwége (de la Suède et de la Norwége et de la Russie).

Le délégué de Danemark adhère à cette observation.

Enfin le même délégué ayant fait observer que la négociation actuelle se trouve momentanément arrêtée par suite de divergences d'opinion survenues entre le Gouvernement danois et celui de Sa Majesté britannique, que par conséquent les travaux de la conférence sur le péage pourraient rester en suspens un laps de temps dont il est impossible de fixer le terme, le délégué de Russie déclare :

Que l'adhésion du Gouvernement impérial aux propositions danoises, telle qu'elle a été formulée plus haut, restera en pleine vigueur jusqu'au moment où le cabinet de Copenhague lui-même déclarerait la négociation rompue et retirerait les propositions qu'il a faites.

Le délégué de Danemark ayant exprimé toute la satisfaction avec laquelle il prend acte de cette déclaration, et le délégué de la Suède et de la Norwége ayant déclaré être persuadé qu'il sera autorisé à faire une déclaration analogue, aussitôt qu'il aura reçu les instructions qui, le cas n'ayant point été prévu, n'ont pas encore pu lui être données, les délégués présents conviennent de laisser le protocole ouvert à l'accession éventuelle des autres Gouvernements traitant avec le Danemark sur un arrangement définitif de l'affaire du Sund et des Belts.

Fait à Copenhague, le 9 mai 1836.

Signé

(L. S.) BLUHME. (L. S.) TEGOBORSKI. (L. S.) LAGERHEIM.

ANNEXE N° 17.

Paragraphe 3 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, entre la Belgique et les Pays-Bas.

Il sera perçu par le Gouvernement des Pays-Bas, sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, un droit unique de fl. 1-50 par tonneau, savoir : fl. 1-12 pour les navires qui, arrivant de la pleine mer, remonteront l'Escaut occidental pour se rendre en Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuse, et de fl. 0-38 par tonneau des navires qui, arrivant de la Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuse, descendront l'Escaut occidental pour se rendre dans la pleine mer. Et, afin que lesdits navires ne puissent être assujettis à aucune visite ni à aucun retard ou entrave quelconque dans les rades hollandaises, soit en remontant l'Escaut de la pleine mer, soit en descendant l'Escaut pour se rendre en pleine mer, il est convenu que la perception du droit susmentionné aura lieu par les agents néerlandais à Anvers et à Terneuse. De même, les navires arrivant de la pleine

mer, pour se rendre à Anvers par l'Escaut occidental, et venant d'endroits suspects sous le rapport sanitaire, auront la faculté de continuer leur route sans entrave ni retard, accompagnés d'un garde de santé, et de se rendre ainsi au lieu de leur destination. Les navires se rendant d'Anvers à Terneuse, et *vice-versa*, ou faisant dans le fleuve même le cabotage ou la pêche (ainsi que l'exercice de celle-ci sera réglé en conséquence du § 6 ci-après), ne seront assujettis à aucun droit.

ANNEXE N° 18.

Traité du 19 avril 1839 entre la Belgique, d'une part, et l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie, d'autre part.

AU NOM DE LA TRÈS-SAINTÉ ET INDIVISIBLE TRINITÉ.

S. M. le roi des Belges, prenant en considération, de même que S. M. l'empereur d'Autriche, roi de Hongrie et de Bohême, S. M. le roi des Français, S. M. la reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, S. M. le roi de Prusse, et S. M. l'empereur de toutes les Russies, leur traité conclu à Londres, le 18 novembre 1831, ainsi que les traités signés en ce jour entre LL. MM. l'empereur d'Autriche, roi de Hongrie et de Bohême, le roi des Français, la reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le roi de Prusse et l'empereur de toutes les Russies, d'une part, et S. M. le roi des Pays-Bas, grand-duc de Luxembourg, de l'autre part, et entre S. M. le roi des Belges et Sa dite Majesté le roi des Pays-Bas, grand-duc de Luxembourg, Leurs dites Majestés ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

S. M. le roi des Belges, le sieur S. Van de Weyer, etc., etc.

S. M. l'empereur d'Autriche, roi de Hongrie et de Bohême, le sieur Frédéric Chrétien-Louis comte de Scnift-Pilsach, etc., etc.

S. M. le roi des Français, le sieur Horace François Bastien comte Sébastiani Porta, etc., etc.

S. M. la reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le très-honorable Henri Jean vicomte Palmerston, baron Temple, etc., etc.

S. M. le roi de Prusse, le sieur Henri Guillaume baron de Bülow, etc., etc.

Et S. M. l'empereur de toutes les Russies, le sieur Charles André comte Pozzo di Borgo, etc., etc.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ART. 1^{er}. S. M. l'empereur d'Autriche, roi de Hongrie et de Bohême, S. M. le roi des Français, S. M. la reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Ir-

lande, S. M. le roi de Prusse et S. M. l'empereur de toutes les Russies, déclarent que les articles ci-annexés et formant la teneur du traité conclu en ce jour entre S. M. le roi des Belges et S. M. le roi des Pays-Bas, grand-duc de Luxembourg, sont considérés comme ayant la même force et valeur que s'ils étaient textuellement insérés dans le présent acte, et qu'ils se trouvent ainsi placés sous la garantie de Leursdites Majestés.

ART. 2. Le traité du 15 novembre 1831, entre S. M. le roi des Belges et LL. MM. l'empereur d'Autriche, roi de Hongrie et de Bohême, le roi des Français, la reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le roi de Prusse et l'empereur de toutes les Russies, est déclaré n'être point obligatoire pour les Hautes Parties contractantes.

ART. 3. Le présent traité sera ratifié, et les ratifications seront échangées à Londres dans le délai de six semaines, ou plus tôt, si faire se peut. Cet échange aura lieu en même temps que celui des ratifications du traité entre la Belgique et la Hollande.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité, et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Londres, le dix-neuf avril de l'an de grâce mil huit cent trente-neuf.

(L. S.) S. VAN DE WEYER, SENFFT, H. SÉBASTIANI, PALMERSTON,
BULOW, POZZO DI BORGIO.

ANNEXE N° 19.

Projet de traité général.

S. M. l'empereur d'Autriche, S. M. le roi des Belges, S. M. la reine d'Espagne, etc., etc., d'une part,

Et S. M. le roi de Danemark, d'autre part ;

étant animés d'un égal désir de faciliter et d'accroître les relations commerciales et maritimes qui existent actuellement entre leurs États respectifs, ou par leur intermédiaire, tant au moyen de la suppression complète et à jamais de tout droit sur les navires étrangers et leurs cargaisons à leur passage par le Sund et les Belts, qu'au moyen d'un dégrèvement sur les marchandises transitant par les routes qui relient la mer du Nord et l'Elbe à la mer Baltique, ont résolu de négocier, dans ce but, un traité spécial, et ont, à cet effet, muni de leurs pleins pouvoirs, savoir :

S. M. l'Empereur, le sieur etc., etc., etc ;

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

ART. 1^{er}. S. M. le roi de Danemark prend, envers S. M., etc., etc., S. M., etc., etc., et S. M., etc., etc, qui l'acceptent, l'engagement :

1^o De ne prélever aucun droit de douane, de tonnage, de feux, de phare, de balisage ou autre charge quelconque, à raison de la coque ou des cargaisons, sur les navires qui se rendront de la mer du Nord dans la Baltique ou *vice-versa*, en passant par les Belts ou le Sund, soit qu'ils se bornent à traverser les eaux danoises, soit que des circonstances de mer quelconques ou des opérations commerciales les obligent à y mouiller ou relâcher. Aucun navire quelconque ne pourra désormais, sous quelque prétexte que ce soit, être assujéti, au passage du Sund ou des Belts, à une détention ou entrave quelconque ; mais S. M. le roi de Danemark se réserve expressément le droit de régler, par accords particuliers, n'impliquant ni visite, ni détention, le traitement fiscal et douanier des navires appartenant aux Puissances qui n'ont point pris part au présent traité ;

2^o D'affranchir de toute taxe de phare, de feux, de balisage et autres charges maritimes analogues, n'ayant point le caractère de taxe particulière de port ou de douane, ceux de ces mêmes navires qui entreront dans les ports danois ou qui en sortiront, soit avec chargement, soit sur lest, qu'ils y aient ou non accompli des opérations de commerce.

Il est bien entendu que lesdites taxes de phare, de feux, de balisage et autres charges maritimes analogues, qui cesseront d'être prélevées dans les ports danois, ne pourront être indirectement rétablies par une augmentation des taxes particulières de port ou des droits de tonnage, actuellement existant, ou par l'introduction de nouvelles taxes de navigation de même nature, ni de toute autre manière quelconque.

ART. 2. S. M. le roi de Danemark s'engage, en outre, envers Leurs susdites Majestés :

1^o A conserver et maintenir, dans le meilleur état d'entretien, tous les feux, phares, bouées, balises et amers actuellement existant, soit à l'entrée ou aux approches de ses ports, havres, rades et rivières ou canaux, soit le long de ses côtes ;

2^o A prendre, comme par le passé, en très-sérieuse considération, dans l'intérêt général de la navigation, l'utilité ou l'opportunité, soit de modifier l'emplacement ou la forme de ces mêmes feux, phares, bouées, balises et amers, soit d'en augmenter le nombre, le tout sans charge d'aucune sorte pour les marines étrangères ;

3^o A faire, comme par le passé, surveiller le service du pilotage, dont l'emploi sera, en tout temps, facultatif pour les capitaines et patrons de navires. Il est entendu que les droits de pilotage seront modérés ; qu'en aucun cas les droits existants ne pourront être augmentés ; que leur taux devra être le même pour les navires danois et pour les bâtiments étrangers, et que la taxe de pilotage ne pourra être exigée que des seuls navires qui auront volontairement fait usage de pilotes ;

4^o A permettre, sans restriction aucune, à tous entrepreneurs privés, danois ou étrangers, d'établir et de faire stationner librement, dans le Sund et les Belts, des bateaux servant exclusivement à la remorque des navires qui voudront en faire usage ;

5^o A étendre à toutes les routes ou canaux qui relient actuellement ou qui viendraient à relier plus tard la mer du Nord et l'Elbe à la mer Baltique, l'exemp-

tion de taxes dont jouissent en ce moment, sur quelques-unes de ses routes, les marchandises nationales ou étrangères dont la nomenclature suit :

(*Fiat insertio.*)

Il est bien entendu que si, ultérieurement, d'autres produits venaient, sur une route quelconque, à jouir d'une franchise analogue, cette même exemption de taxes de transit serait étendue, de plein droit, à toutes les routes ci-dessus spécifiées ;

6° A abaisser, sur toutes ces mêmes routes ou canaux, au taux uniforme et proportionnel au poids de seize (16) skillings danois au plus par cinq cents livres danoises, le droit de transit sur les marchandises qui en sont actuellement passibles, sans que ce taux puisse être augmenté par toute autre taxe, sous quelque dénomination que ce soit.

En cas d'abaissement des taxes de transit au-dessous du taux ci-dessus spécifié, S. M. le roi de Danemark s'engage à placer toutes les routes ou canaux, qui unissent ou uniront la mer du Nord et l'Elbe à la mer Baltique ou à ses tributaires, sur un pied de parfaite égalité avec les routes les plus favorisées qui existent actuellement ou qui viendront à être établies sur son territoire.

ART. 3. Les engagements contenus dans les deux articles précédents produiront leur effet à partir du 1^{er} avril 1857.

ART. 4. Comme dédommagement et compensation des sacrifices que les stipulations ci-dessus doivent imposer à S. M. le roi de Danemark, Leurs Majestés l'Empereur, le Roi, la Reine, etc., etc., etc., s'engagent, de leur côté, à payer à S. M. le roi de Danemark, qui l'accepte, une somme totale de 30,570,698 (1) rigsdalers, à répartir de la manière suivante :

Sur l'Autriche, pour 29,434 rigsdalers ;
 — la Belgique, — etc. ;
 — l'Espagne, — etc.

Il est bien entendu que les Hautes Parties Contractantes ne seront éventuellement responsables que pour la quote-part mise à la charge de chacune d'elles.

ART. 5. Les sommes spécifiées dans l'article précédent seront, sous les réserves exprimées dans le § 3 de l'art. 6 ci-après, soldées en vingt ans, par quarante paiements semestriels d'égale valeur, qui comprendront le capital et les intérêts décroissants des termes non échus.

ART. 6. Chacune des Hautes Puissances Contractantes s'engage à régler et déterminer avec S. M. le roi de Danemark, par convention séparée et spéciale :

1° Le mode et le lieu de paiement des quarante termes semestriels sus-énoncés pour la quote-part mise à sa charge par l'art. 4 ;

2° Le mode et le cours de conversion en argent étranger des monnaies danoises énoncées dans le même article ;

3° Les conditions et le mode de l'amortissement intégral ou partiel, auquel elle

(1) Somme modifiable d'après le nombre des puissances signataires.

se réserve expressément le droit de recourir, en tout temps, pour l'extinction anticipée de sa quote-part d'indemnité ci-dessus déterminée.

ART. 7. L'exécution des engagements réciproques contenus dans le présent traité est expressément subordonnée à l'accomplissement des formalités et règles établies par les lois constitutionnelles des Hautes Puissances Contractantes, lesquelles s'obligent à en provoquer l'application dans le plus bref délai possible.

ART. 8. Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Copenhague, dans le délai de . . . ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Copenhague, le . . ème jour du mois de . . de l'an 1857 .

ANNEXE N° 20.

Protocole du 3 février 1857.

Présents, outre le commissaire de S. M. le roi de Danemark :

Les délégués

d'Autriche,
de Belgique,
d'Espagne,
de France,
de Grande-Bretagne,
de Hanovre,
de Mecklembourg-Schwerin,
des Pays-Bas,
de Prusse,
de Russie,
de Suède et de Norwége, et
des Villes Libres et Anséatiques.

Le commissaire de S. M. le roi de Danemark, après avoir fait la remarque que c'est à la demande de messieurs les Ministres et délégués de France, de Grande-Bretagne et de Prusse qu'il s'est permis de convoquer la conférence, invite lesdits délégués à prendre l'initiative des objets dont la conférence s'occupera.

Le délégué de France remet, en son propre nom et en celui de ses collègues de Grande-Bretagne et de Prusse, au commissaire de S. M. danoise, un projet de traité général concerté entre les cabinets de Paris, Londres et Berlin, et en recommandant ce projet à l'acceptation du Danemark et à l'adhésion des Puissances représentées dans la conférence, il prononce les paroles suivantes, en s'adressant au commissaire de S. M. danoise :

« Votre Excellence a présenté, au nom du Gouvernement de S. M. danoise, dans la séance du 2 février 1856, une proposition touchant le rachat des péages du Sund. Les cabinets de Paris, de Londres et de Berlin ont jugé opportun de s'entendre à cet effet, et après de mûres délibérations, ont arrêté en commun un projet de traité général. Les trois cours se sont attachées à concilier, dans un véritable esprit de justice, les intérêts du Danemark et ceux des Puissances engagées dans la solution de cette importante affaire. Aussi elles ont la confiance que le projet de traité général dont nous avons l'honneur, par ordre de nos gouvernements respectifs, de remettre une copie à Votre Excellence, obtiendra l'adhésion du cabinet de Copenhague, ainsi que des gouvernements représentés à la conférence. »

Le commissaire de S. M. danoise fait lecture du projet de traité qui vient de lui être présenté, et le prend *ad referendum*.

Ce projet est annexé au présent protocole.

Le délégué de Hanovre prend ensuite la parole et dit :

« Le Gouvernement danois sait que le Hanovre a accepté, pour sa part, l'offre du rachat des droits du Sund sur la base de répartition proposée par le Danemark à tous les États intéressés à l'abolition de ces droits.

» Maintenant où il s'agit de fixer ce rachat par une convention générale, le Gouvernement hanovrien déclare adhérer, pour sa part, au projet de traité présenté au Danemark conjointement par l'Angleterre, la France et la Prusse. »

Le délégué de Mecklembourg déclare que le Gouvernement grand-ducal, parfaitement disposé à coopérer, autant qu'il est en son pouvoir, à la suppression complète des péages du Sund et des Belts, n'hésiterait pas à accéder à une convention générale à conclure sur la base du projet qui vient d'être proposé au Danemark par les délégués de France, de Grande-Bretagne et de Prusse. Il juge pourtant à propos d'ajouter que, vu la situation géographique des territoires ci-dessous spécifiés, participant plus ou moins directement au commerce de transit entre la mer du Nord et l'Elbe, d'un côté, et la mer Baltique de l'autre, le Gouvernement grand-ducal croit devoir supposer que les dispositions contenues dans les §§ 5 et 6 de l'art. II du traité projeté, concernant les droits de transit, seraient uniformément et sans aucune restriction applicables à toutes les routes ou canaux qui traversent les duchés de Lauenbourg, de Holstein et de Sleswig, ainsi que le Jutland, dans quelque direction que ce soit.

Le délégué des Villes Libres et Anséatiques fait observer qu'il a déjà annoncé au Gouvernement danois l'adhésion conditionnelle de ses Gouvernements, tant pour ce qui concerne le principe de la capitalisation des péages du Sund et des Belts, qu'en ce qui concerne le mode de répartition proposé par le Danemark, et ajoute qu'il est autorisé à déclarer que les Sénats des Villes Libres et Anséatiques de Lubeck, Brême et Hambourg, accèdent au projet de traité qui vient d'être proposé par messieurs les délégués de France, de Grande-Bretagne et de Prusse ; toutefois, en déclarant cette accession, il fait observer :

1^o Que les Sénats des Villes Libres de Lubeck et Hambourg supposent que les stipulations contenues dans les §§ 5 et 6 de l'art. II en faveur des routes et canaux reliant la mer du Nord ou l'Elbe à la mer Baltique, s'appliquent, d'après l'intention dudit projet, de plein droit à toutes les routes et canaux qui traversent ou qui traverseront les duchés de Lauenbourg, de Holstein et de Sleswig, ainsi que le

Jutland, sans aucune restriction, et à tout le commerce transitant par ces routes ou canaux, quelle que soit la direction qu'il prenne.

2° Que le Sénat de la ville de Brême, n'ayant pas encore reçu les renseignements demandés au Gouvernement danois sur la quote-part mise à la charge de Brême, en accepte le montant, sous la réserve expresse que, après un examen des chiffres et pièces justificatives qui pourraient être pris pour base du calcul, il ne trouve pas la somme spécifiée trop élevée.

Le délégué de Prusse déclare que la manière dont Messieurs les délégués de Mecklembourg et des Villes Libres et Anseatiques comprennent l'art. II, §§ 5 et 6, correspond parfaitement au sens que son Gouvernement leur donne ; il s'agit de placer sur le même pied, quant aux droits de transit, toutes les routes ou canaux qui traversent ou traverseront les duchés de Lauenbourg, de Holstein, de Sleswig et le Jutland ; il s'agit d'une mesure générale comprenant tous les embranchements desdites routes ; parmi ces routes figurent nommément le chemin de fer de Hambourg à Berlin et celui de Lubeck à Buchen, dans sa continuation vers Berlin.

Les délégués de Mecklembourg et des Villes Anseatiques prennent acte de la déclaration précédente.

Le délégué d'Autriche fait la déclaration suivante :

Comme le Gouvernement de S. M. le Roi le sait, j'ai été chargé d'abord de déclarer que le Gouvernement impérial accepte les propositions présentées dans la conférence du 2 février 1856, pour le rachat des péages du Sund et des Belts, sous les réserves suivantes :

1° Que toutes les Puissances représentées à la conférence accèdent aux mêmes propositions ;

2° Que le Gouvernement danois s'oblige à entretenir, à ses frais et en bon état, les établissements maritimes destinés à faciliter la navigation dans les détroits du Sund et des Belts ;

3° Que le Gouvernement danois s'engage à abaisser, à un taux minime, les droits de transit perçus jusqu'ici dans les duchés de Lauenbourg et Holstein.

J'ai déclaré en même temps que le Gouvernement impérial se réserve encore une précision plus exacte de la quote-part mise à sa charge, telle qu'elle a été fixée dans les annexes du résumé sur la séance du 2 février 1856, ainsi qu'un arrangement particulier sur le mode de paiement.

Maintenant le Gouvernement impérial me charge d'appuyer auprès du cabinet danois le projet de traité général pour le rachat des péages du Sund et des Belts, tel qu'il lui a été communiqué par les Gouvernements de France, de Grande-Bretagne et de Prusse ; mais comme depuis il a été introduit des changements dans ce même projet, je dois réserver à mon Gouvernement une déclaration ultérieure sur ces changements.

Le délégué des Pays-Bas appelle tout spécialement l'attention bienveillante du commissaire danois sur le mémoire et supplément qu'il a été chargé de remettre, au nom de son Gouvernement, au Gouvernement danois, ainsi qu'à ses collègues Messieurs les délégués des autres Gouvernements co-intéressés au rachat des péages du Sund et des Belts, pour prouver l'équité et la nécessité, dans l'intérêt du commerce maritime en général et dans celui d'une portion notable de la marine marchande néerlandaise en particulier, de l'entière abolition du péage prélevé dans le

canal de l'Eider sur la cargaison, et d'une juste diminution de celui prélevé dans le même canal sur la coque des navires, simultanément avec le rachat des péages du Sund et des Belts, et il prie Monsieur le Commissaire de faire connaître la manière de voir du Gouvernement danois à ce sujet, en même temps qu'il se prononcera, au nom de ce Gouvernement, sur le projet d'un traité général pour le rachat de ces derniers péages, que les délégués de France, de Grande-Bretagne et de Prusse viennent de lui présenter dans la conférence de ce jour.

Quant à ce projet, comme il y a été introduit des changements depuis sa communication au cabinet de la Haye, lesquels n'ont pas été portés, à ce qu'il sache, à la connaissance de son Gouvernement, le délégué des Pays-Bas doit se borner à le prendre *ad referendum*.

Le délégué de Russie déclare qu'étant sans instructions pour le cas spécial qui se présente, il en réfèrera à sa Cour; il croit néanmoins pouvoir déclarer dès à présent que, pour le cas où une entente viendrait à s'établir sur la base du projet de traité dont il s'agit, entre le Danemark et les autres Puissances représentées à la conférence, il n'aurait point d'objection à élever, et y adhérerait également pour le cabinet impérial. Il demande cependant de toute manière un changement de rédaction de l'art. VII. Cet article suppose, pour toutes les Puissances contractantes indifféremment, la nécessité de remplir des formalités constitutionnelles. Le Gouvernement impérial n'est pas dans ce cas, et pour mieux préciser cette différence, le délégué propose la rédaction suivante : d'ajouter après le mot : « constitutionnelles » : « de celles des Hautes Parties Contractantes qui sont tenues à en provoquer l'application, à quoi elles s'obligent dans le plus bref délai possible. »

Le délégué de Belgique fait la déclaration suivante : Quoique je sois autorisé à signer un arrangement général sur des bases équitables, je me vois cependant dans le cas de ne pas accéder au projet qui vient d'être présenté, et de réserver formellement l'opinion de ma Cour sur ce projet; car l'autorisation dont je parle est conditionnelle; elle s'applique à une hypothèse expressément déterminée, et la réalisation de cette hypothèse dépend d'une résolution à prendre par le Gouvernement de Sa Majesté danoise sur un point particulier que j'ai eu l'honneur de soumettre à son commissaire, et qui exige un accord préalable entre nous; pour éviter toute équivoque, j'ajouterai qu'il s'agit d'une convention particulière réglant le mode d'après lequel la Belgique se libérerait des obligations qu'elle contracterait, si elle signait le traité général.

Le délégué de Suède et de Norwège fait observer que son Gouvernement n'a pas cru nécessaire pour le moment de le charger de faire aucune déclaration par rapport au projet de traité général présenté par messieurs les délégués de France, de Grande-Bretagne et de Prusse, projet que son Gouvernement ne connaît même pas dans sa teneur actuelle. Toutefois, le délégué n'hésite pas à exprimer la conviction personnelle que le Gouvernement de S. M. le Roi de Suède et de Norwège n'aura pas d'objection, pour sa part, à l'autoriser à signer un traité sur les bases dudit projet, si un accord s'établit là-dessus entre le Gouvernement danois et les autres Gouvernements représentés à la conférence.

Le délégué d'Espagne relève que son Gouvernement n'ayant pas accepté les bases de répartition présentées par le Gouvernement de Sa Majesté danoise, il ne se croit pas dans le cas de faire aucune déclaration à l'égard du projet de traité

général présenté par messieurs les délégués de France, de Grande-Bretagne et de Prusse, projet libellé essentiellement sur lesdites bases danoises. Cependant, comme le projet des trois cabinets vient de subir quelques changements importants, le délégué du Gouvernement de S. M. la reine d'Espagne croit de son devoir de le prendre *ad referendum*.

Le commissaire de Sa Majesté danoise prend acte de ces déclarations.

Copenhague, ce 3 février 1857.

Signé, JAEGER, BEAULIEU, BLUHNE, TERAN, DOTÉZAC, ANDREW BUCHANAN,
HANBURY, PROSCH, DU BOIS, ORIOLLA, TEGOBORSKI, WETTER-
STEDT, KRÜGER.

In fidem protocolli,
BLUHNE.

ANNEXE N° 21.

Protocole du 16 février 1857.

Présents, outre le commissaire de S. M. le roi de Danemark :

Les délégués

d'Autriche,
de Belgique,
d'Espagne,
de France,
de Grande-Bretagne,
de Hanovre,
de Mecklembourg-Schwerin,
des Pays-Bas,
de Prusse,
de Russie,
de Suède et de Norwège, et
des villes libres et Anséatiques.

Le protocole de la précédente séance est lu et approuvé.

Le commissaire de S. M. le roi de Danemark fait lecture de l'exposé suivant contenant les observations et les déclarations qu'il est chargé de faire par rapport au projet de traité général présenté dans la conférence précédente, ainsi qu'aux déclarations faites dans la même conférence par plusieurs de Messieurs les délégués :

Messieurs, le Roi, mon auguste souverain, a fait prendre en la plus mûre considération le projet de traité général que Messieurs les délégués de France, de Grande-Bretagne et de Prusse m'ont fait l'honneur de me remettre dans la dernière conférence.

Je suis heureux d'être chargé d'exprimer toute la satisfaction que la démarche faite en cette circonstance par les cabinets de Paris, Londres et Berlin, a causée au Roi. Cette démarche prouve que les augustes souverains qui en ont pris l'initiative, ont l'intention sérieuse et bien arrêtée de soigner et d'assurer les intérêts du public commerçant sans perdre de vue ceux du Danemark. Sa Majesté croit y rencontrer le même esprit de parfaite conciliation qui a dicté à elle-même les propositions faites en son nom dans la conférence du 2 février 1856.

Il est vrai que le projet, qui nous occupe maintenant, contient des dispositions étrangères aux propositions danoises du 2 février de l'année passée ; qu'il a pour objet des questions qui ne sont pas en connexité directe ou nécessaire avec celle du rachat du péage du Sund et des Belts, et qu'il exige le sacrifice de droits souverains et de revenus publics qui n'ont pas été compris par le Gouvernement du Roi dans l'évaluation du revenu destiné à être capitalisé ; mais, quoi qu'il en soit, le Gouvernement du Roi n'a trouvé en tout cela aucun motif pour ne pas venir au devant des désirs des Hautes Parties intéressées avec tout l'empressement possible et avec toute la déférence compatible avec sa dignité.

En conséquence, il m'a été enjoint de déclarer sans détour et sans réserve que le gouvernement du Roi accepte ce projet comme une base propre à assurer le succès de la négociation, et qui n'a besoin que de quelques modifications peu nombreuses pour mener à une entente véritable et complète entre les Parties contractantes.

Je me permets de soumettre à la conférence les modifications que j'ai été chargé de proposer. Elles ont été ajoutées à l'exemplaire imprimé du projet de traité général.

Ici le commissaire interrompt la lecture de l'exposé pour faire observer qu'il se trouve sur la table de conférence, devant chacun de Messieurs les délégués, un exemplaire imprimé du projet de traité général, sur lequel ont été notés les changements proposés par le gouvernement danois.

Ces changements sont :

A l'alinéa 2 de l'art. 1^{er} du projet de traité, on propose de substituer la rédaction suivante :

« 2^o De ne prélever sur ceux de ces mêmes navires, qui entreront dans les ports danois, ou qui en sortiront, soit avec chargement, soit sur lest, qu'ils y aient ou non accompli des opérations de commerce, ni sur leurs cargaisons, aucune taxe quelconque dont ces navires ou ces cargaisons auraient été passibles en passant par le Sund ou les Belts, d'après les termes des traités de 1841 entre la Grande-Bretagne et la Suède, d'une part, et le Danemark, de l'autre, ou d'après les anciens traités entre le Danemark et les autres Hautes Puissances Contractantes, ou les autres États de l'Europe ; et il est bien entendu que ces taxes, qui seront ainsi abolies de manière à ne pouvoir être prélevées ni dans le Sund et les Belts ni dans les ports danois, ne pourront pas non plus être indirectement rétablies par une augmentation dans ce but des taxes existantes de port ou de douane, ou par l'introduction dans le même but de nouvelles taxes de navigation ou de douane, ni de toute autre manière quelconque. »

Dans le § 1^{er} de l'art. II, on propose l'élimination des mots : « bouées, balises et amers » pour les transporter dans l'addition suivante qu'on voudrait ajouter au

paragraphe, en mettant une virgule au lieu de point et virgule après le mot « côtes : » « ainsi que les bouées, balises et amers actuellement existant et servant à faciliter la navigation dans le Kattegat, le Sund et les Belts. »

Dans le § 3 du même article on propose d'intercaler, entre les mots : « dont l'emploi sera » et « en tout temps » la phrase suivante : « dans le Kattegat, le Sund et les Belts » et plus loin de substituer aux mots « qu'en aucun cas » le mot « que » et d'ajouter après les mots « être augmentés, » en ôtant la virgule, les mots : « que dans l'intérêt même de la navigation. »

Dans le § 4, on propose d'ajouter après les mots « stationner librement, » et avant la virgule qui suit, ces mots : « et aux mêmes conditions, quelle qu'en soit la nationalité. »

Enfin, on propose d'ajouter à l'art. II un 7^e § ainsi conçu :

« 7^o A s'entendre définitivement avec S. M. le Roi de Suède et de Norwège, pour la continuation, comme par le passé, du maintien des fanaux sur les côtes suédoises et norwégiennes servant à éclairer et à faciliter le passage du Sund et l'entrée du Kattegat. »

Dans l'art. V on propose de dire, au lieu de : « Les sommes spécifiées dans l'article précédent seront, sous les réserves exprimées dans le § 3 de l'art. 6 ci-après, soldées, » etc.

« Les sommes spécifiées dans l'article précédent pourront, sous les réserves exprimées dans le § 3 de l'art. 6 ci-après, être soldées, » etc....

L'art. VII a été modifié par le Gouvernement danois dans le sens proposé par le délégué de Russie dans la séance précédente.

Le commissaire de S. M. danoise reprend la lecture de l'exposé ainsi que suit :

Je commencerai par fixer l'attention sur les points essentiels et importants par rapport auxquels le Gouvernement du Roi s'est abstenu de faire des contre-propositions, tout en ne se dissimulant pas les sacrifices qu'il s'impose par là.

Le premier alinéa du premier article stipule l'affranchissement du péage, de toute détention ou entrave, non-seulement en ce qui concerne les navires des Hautes Parties contractantes, mais en faveur de tous les navires sans distinction qui passent par les détroits. Cette disposition implique l'abandon du *statu quo*, non-seulement pour la marine des Puissances qui, comme Parties contractantes, s'engagent à fournir un équivalent, mais aussi pour celles des Puissances qui ne prennent aucun engagement quelconque, et qui ne voudront peut-être jamais le faire. La garantie la plus efficace vis-à-vis de ces Puissances, le maintien du *statu quo* à leur égard, est donc sacrifié, non pas à la suite d'une demande faite par elles, mais uniquement par déférence aux vœux exprimés par d'autres Puissances ; et il se pourra facilement que le règlement par accords particuliers n'impliquant ni détention ni visite, qui est réservé au Danemark, — privé de l'appui que cette garantie lui aurait assuré, demeure sans effet réel.

Par conséquent, si le Gouvernement danois, afin de se conformer aux désirs des Hautes Parties intéressées et de prévenir des complications dont il ne méconnaît pas la nature fâcheuse, donne néanmoins son assentiment à une mesure aussi générale, c'est qu'il est intimement convaincu que les Hautes Parties signataires ne se refuseront pas éventuellement, dans l'intérêt de la liberté du commerce et dans une juste appréciation des efforts et des sacrifices faits par le Danemark pour le

but que je viens d'indiquer, à coopérer par leur appui et leurs bons offices à l'accomplissement de l'objet dont il s'agit dans la réserve. On n'a pas voulu proposer une addition dans ce sens au projet ; on a préféré pouvoir s'attendre à une déclaration spontanée à cet effet par les Hautes Parties intéressées.

En se décidant à des concessions bien plus grandes que celles qu'il avait d'abord eues en vue, ou qu'il avait faites plus tard dans une négociation avec une seule des Hautes Parties ; en ne se refusant pas à une réduction considérable du droit de transit, non-seulement sur les routes de terre reliant l'Elbe et la mer du Nord à la Baltique, mais aussi sur les canaux qui établissent ou établiront la même communication ; en consentant à étendre à toutes les routes les exemptions du droit de transit dont quelques-unes d'elles jouissent maintenant, et en étendant également à toutes les routes de transit la franchise de droits d'expédition accordée exceptionnellement à quelques-unes d'elles, le Danemark, — je suis sûr qu'on n'en disconviendra pas, — a fait le sacrifice de revenus publics importants, qui n'ont point été évalués dans la négociation précédente, et pour lesquels une compensation spéciale n'a point été demandée ni accordée. Je ne disconviens pas que les intérêts mêmes du pays et de ses habitants eussent pu fournir au Gouvernement du Roi des motifs pour des mesures analogues à celles qui viennent d'être stipulées ; mais il ne faudra pas oublier combien est grande la différence entre la position de celui qui s'engage pour toujours à de telles mesures, et la position de celui qui agit spontanément pour le même effet.

Je ne saurais pas non plus m'empêcher de porter l'attention toute particulière sur la réduction réellement considérable que le Gouvernement du Roi a faite dans la somme destinée à lui servir d'équivalent, si modérée en comparaison du véritable revenu du péage, en consentant à appliquer, si on le désire, aux quote-parts des Puissances intéressées le principe du paiement par annuités au lieu du paiement en argent comptant.

Le Gouvernement du Roi se livre avec d'autant plus de confiance à l'espoir que la justice de ses motifs ne sera pas méconnue par les Hautes Parties intéressées, lorsqu'il propose d'apporter au projet quelques modifications que ses intérêts et la dignité du Roi lui rendent absolument nécessaires.

En me permettant de recommander ces observations préalables à l'attention bienveillante de la conférence, je m'appliquerai à expliquer et à motiver les changements qu'on trouvera notés sur le projet.

Si l'art. 1^{er}, alinéa 2, ne devait être compris que comme un développement de la clause que le droit de phare qui jusqu'ici a été perçu dans le Sund et les Belts, et qui maintenant sera racheté, ne doit plus, directement ou indirectement, ouvertement ou secrètement, être rétabli, on ne ferait pas d'objections à ce paragraphe, quelque superflu qu'il puisse paraître au Gouvernement danois. Mais la combinaison des mots ne permet pas cette interprétation.

Il est clair, au contraire, que le but du paragraphe est non-seulement d'affranchir les navires passant du droit de phare perçu maintenant dans les passages, droit évalué et destiné à être racheté, mais d'affranchir également ceux qui entrent dans les ports du pays pour l'importation ou l'exportation de marchandises, ou pour toute autre opération de commerce, d'une certaine classe de droits de navires, qui, dans la législation de douane danoise, a le nom de droit de phare, mais qui

ne regarde pas et qui n'est pas perçue dans les passages seuls, qui n'est ni évaluée ni offerte par le Danemark à être rachetée. Je ne méconnaiss pas qu'une autre rétribution pour l'entretien des phares danois étant perçue, il a pu paraître plausible qu'aucun autre droit de phare ne fût réclamé des navires étrangers, mais en ceci on semble avoir perdu de vue la différence totale de la base du droit de phare dans le Sund de celle du droit de phare dans les ports, celui-là basé sur un état de possession de temps immémorial et sanctionné par des traités, celui-ci basé sur l'autonomie du gouvernement danois et sa souveraineté sur son propre territoire, et tous les deux existant au jour d'aujourd'hui l'un à côté de l'autre. Celui-là, est une rétribution pour les phares qui éclairent le passage du Sund et des Belts (V. les traités du 12 février 1647 et 27 mai 1660, § 6), tandis que celui-ci est imposé, il y a longtemps, pour couvrir les dépenses augmentées occasionnées par la multiplication et l'amélioration de tous les phares de la monarchie, et aussi, et pour la plus grande part, de ceux à l'égard desquels on ne pouvait élever aucune prétention fondée sur le droit des gens.

Si l'on examine, à l'aide des budgets de l'État, le revenu de ce droit ⁽¹⁾, comparé au tableau des dépenses continuelles occasionnées par l'établissement, l'amélioration et l'entretien de tous les phares et amarques du pays, dont l'état excellent est reconnu par le public commerçant, et si l'on ajoute ce revenu aux intérêts de la somme demandée pour le rachat du droit des phares dans les passages, on comprendra l'insuffisance de ces sommes réunies pour couvrir les dépenses citées et l'injustice qu'il y a à exiger du Danemark ce sacrifice de plus ; on reconnaîtra, en outre, certainement, l'inconséquence du projet de traité, quand, d'un côté, il paraît accepter les quote-parts calculées pour le rachat, tandis que de l'autre, la valeur des quote-parts serait réduite dans la réalité par ce moyen indirect.

Et cependant, cette perte fiscale sera ce dont le Gouvernement du Roi se plaindrait le moins, en acceptant ce point. Il déplorerait encore plus profondément de se sentir blessé dans sa souveraineté et son indépendance, dans son autonomie sur son propre territoire. Il se sentirait paralysé dans ses efforts continuels pour alléger et simplifier le système des droits de navire dans ses ports, efforts également profitables à ses propres sujets et aux étrangers. Les simplifications et facilités maintenant projetées à cet égard, par la conversion de tous les droits en un seul, par l'affranchissement complet ou l'abaissement considérable des droits pour les navires sur lest, ou ne portant que des marchandises de transit, ou bien ne

(1) Le revenu des droits de phare prélevés dans la monarchie monte, pour l'année commençant le 1^{er} avril 1856 et finissant le 31 mars 1857 :

Pour le royaume, à	123,000	Rd.
— Schleswig, à	24,000	—
— Holstein, à	12,000	—
	159,000	—

Les frais annuels encourus par l'État pour l'entretien et le service, etc., des feux et phares établis sur les côtes danoises, font actuellement une somme totale d'environ 182,000 Rd. R. M., et les améliorations des établissements existants, ainsi que les additions qu'on a en vue, causeront à l'État un surplus de dépenses très-considérable.

déchargeant ou chargeant que partiellement, sans compter les cas de relâche forcée, devraient être abandonnées, attendu qu'on pourrait prétendre, en se fondant sur le dernier passage du paragraphe, qu'une mesure de cette nature impliquerait une déviation de l'engagement pris.

Bref, cette partie importante de la législation intérieure serait réduite à l'état de stagnation, au grand détriment des habitants du pays et des étrangers qui y font le commerce. Ce serait là une alternative que le Roi ne saurait jamais prendre sur lui de soumettre à la représentation du pays, et à laquelle cette dernière ne consentirait bien certainement jamais.

Le Gouvernement du Roi aime à espérer que les Puissances contractantes voudront bien consentir à écarter cet obstacle insurmontable à la conclusion du traité.

Prêt à donner, en tant qu'il dépend de lui, toute garantie pouvant assurer la cessation réelle et irrévocable des droits de passage qui font le véritable objet du rachat, le Gouvernement du Roi m'a chargé de proposer, au lieu du paragraphe que je viens d'analyser, la rédaction indiquée dans le projet.

Art. II, § 1^{er}, Comme évidemment les termes de ce paragraphe ont une portée trop générale, en tant qu'ils tendent à circonscrire l'administration et à arrêter l'immuabilité, même des amarrages les plus locales, il m'a été enjoint de proposer et de recommander le petit changement de rédaction indiqué dans le projet, et par lequel on a eu égard à tous les feux et phares qui existent, en ne tenant compte, en ce qui concerne les amarrages, que de celles établies pour la navigation du Kattegat, du Sund et des Belts.

Art. II, § 3. Le premier des changements que je me permettrai de proposer à l'égard de ce paragraphe, a pour objet de garantir l'emploi facultatif du service de pilotage dans le Sund et les Belts ainsi que dans le Kattegat, tandis que cette question est laissée intacte en ce qui concerne les parages locaux. Un tableau sur le règlement du service de pilotage, dont il a été fait part à Messieurs les délégués, sert à montrer combien sont rares et toutes locales les exceptions à la règle générale. Mais le Gouvernement du Roi ne saurait se priver de son autonomie sur les établissements de pilotage locaux, sans rendre impossible l'entretien de ces établissements spéciaux.

J'ai, en outre, été chargé par mon Gouvernement de déclarer que suivant l'interprétation qu'il donne à l'expression « seront modérés, » dans le même paragraphe, cette expression ne pourra être comprise dans le sens de « seront diminués. » Je suis sûr que Messieurs les délégués voudront bien reconnaître expressément que l'interprétation de mon Gouvernement est correcte.

Le but du changement que je proposerai ensuite, est de rendre possible au Gouvernement de remplir l'engagement de « surveiller le service du pilotage », engagement qu'il a pris sur lui dans le commencement du paragraphe. La non-acceptation de cette modification pourrait, en des circonstances faciles à prévoir, causer l'interruption du service de pilotage, ou du moins rendre ce dernier peu sûr.

Il faut que j'observe que les pilotes ne sont point rémunérés ni ne doivent être rémunérés d'aucune manière par l'État. Ils sont payés pour leurs prestations, et proportionnellement à ces prestations, par ceux qui se servent de leur assistance.

Ce n'est que de cette manière qu'on peut s'attendre à être servi avec cette vigilance et cette application consciencieuse qui viendraient nécessairement à manquer, si les pilotes n'étaient pas stimulés par leurs propres intérêts. La taxe de pilotage, qui, comme on le reconnaît, est très-moderée dans les parages danois, est réservée exclusivement aux pilotes, parmi lesquels elle est répartie d'après des règles autorisées par l'État, et aucune caisse publique n'en touche la plus minime partie. Les taxes et les règlements en vigueur ne peuvent être changés qu'avec la sanction du Gouvernement, et l'on comprendra que ce dernier ne saurait avoir en vue aucun intérêt spécial, mais seulement l'amélioration et l'efficacité du service. Mais l'immutabilité des taxes serait en contradiction évidente avec la variabilité de toutes autres choses dans ce monde, ainsi qu'avec le but du service, savoir celui de porter assistance et d'offrir de la sûreté à la navigation. Quand l'argent perd en valeur, quand les nécessités de la vie deviennent plus chères, quand, notamment, la valeur de tout travail augmente, et, plus spécialement, quand le prix du travail du marin capable monte, et que son service est de jour en jour recherché dans toutes les marines moyennant une rémunération allant toujours en augmentant, il serait, ce nous semble, fort peu utile de laisser stationnaire le prix du travail du marin le plus capable et le plus expérimenté (et ces qualités sont indispensables pour un bon pilote dans nos parages difficiles), travail qui exige des efforts continuels et expose, au plus haut degré, à la fatigue et aux dangers. La conséquence en serait nécessairement que les bons pilotes quitteraient leur service et s'engageraient dans la marine marchande. Mais qui pourra ou devra jamais juger si les taxes sont appropriées aux circonstances, ou convenables en général, à un temps donné, si ce n'est le Gouvernement? Placé sous le contrôle juste et équitable du Gouvernement, le service du pilotage chez nous a, jusqu'à présent, été excellent, et les taxes ont toujours été modérées. Y a-t-il une raison pour s'assurer, par des garanties positives, que ces qualités indispensables ne manqueront pas dans la suite à l'administration? Est-il probable que, lorsque les taxes demeurent, comme par le passé, les mêmes pour les habitants du pays que pour les étrangers, ces derniers appréhenderaient d'être traités avec moins de justice sous ce rapport par l'administration.

Par ces considérations, le Gouvernement du Roi trouverait le plus naturel et le plus utile que le passage : « qu'en aucun cas les droits existants ne pourront être augmentés » sortit entièrement du texte du projet, un traitement équitable étant suffisamment garanti par le passage suivant; et j'ai été chargé de recommander cette modification comme ma proposition principale.

Mais dans le cas où l'on voudrait conserver ce passage, il m'a été enjoint d'insister pour qu'il soit qualifié de la manière indiquée par l'addition faite au projet.

ART. II, § 4. L'addition proposée ici se recommandera, je l'espère, par elle-même, comme juste et propre à empêcher des malentendus.

ART. II, § 7. Ce paragraphe est une addition que j'ai cru être conforme aux désirs de quelques-uns de Messieurs les députés, et contre laquelle le Gouvernement du Roi, pour sa part, n'aurait rien à objecter.

ART. V. Le but de la modification indiquée ici est de réserver, — conformément à ce que le Gouvernement du Roi regarde comme le plus naturel et comme

dû aux intérêts qu'il est appelé à sauvegarder — que le paiement de la quote-part est le principal objet de l'article, et que l'application à ce paiement du principe d'annuité est une concession.

ART. VII. J'ai ajouté à cet article la modification proposée par Monsieur le délégué de Russie, dans la conférence du 3 d. c., à l'introduction de laquelle dans le traité éventuel le Gouvernement du Roi n'objecte pas.

Je me permettrai ensuite de porter l'attention particulière de Messieurs les délégués sur un point de grande importance.

On remarquera qu'il n'a été proposé aucun amendement à l'art. III. Le vif et sincère désir du Gouvernement du Roi de parvenir à un prompt et juste arrangement de cette importante affaire, ne lui permet pas de souhaiter un instant que la perception du péage soit prolongée à l'avantage du Trésor au delà du 1^{er} avril 1857. De l'autre côté, la possibilité pour le traité d'entrer en vigueur à partir de ce jour n'est, suivant l'art. VII, ni donnée ni vraisemblable, quand même l'échange des ratifications du traité général et des conventions spéciales prévues par l'art. VI aurait eu lieu avant ce terme. L'incertitude, quelque formelle qu'elle soit, sur l'entrée en vigueur, tant du traité général que des conventions spéciales, restera toujours la même, et dans cet état de doute il sera certainement reconnu de tous les côtés qu'il est impossible au Gouvernement du Roi de faire abstraction de la nécessité absolue de prolonger en quelque sorte le *statu quo* actuel. Car la teneur de l'art. VII rend impossible que le mot « désormais » dans l'art. 1^{er}, § 1^{er}, puisse se rapporter à la date fixée dans l'art. III. Les navires seront donc tenus à payer, comme par le passé, les droits dans le Sund et les Belts jusqu'à l'époque où le traité sera entré en vigueur, ou bien à donner des garanties suffisantes pour le paiement de ces droits. Mais il est toutefois entendu que, dans les cas où les droits auront été payés, ces droits ne seront regardés que comme un dépôt à rendre à qui de droit aussitôt l'accomplissement de l'art. VII; tandis que, de l'autre côté, il s'entend également que les sommes à payer au Danemark, en vertu de l'art. V du projet et des conventions spéciales éventuelles, seront considérées être dues, avec leurs intérêts, à compter du 1^{er} avril 1857. En ce sens, on pourra dire avec raison que la franchise du péage aura commencé dès le 1^{er} avril de l'année courante. La durée de l'état provisoire devra naturellement être la même pour tous. Ce qui est dit concernant le péage sera également applicable aux autres franchises et rabaisements des droits de transit, de canaux, etc.

Je prie Messieurs les délégués de vouloir bien porter l'attention de leurs Gouvernements sur l'utilité de régler cette question, ou par un article additionnel provisoire, ou bien par une déclaration ou un protocole.

J'ai à faire part à Messieurs les délégués que Monsieur le délégué d'Oldenbourg, dont on peut prochainement espérer la présence personnelle, m'a fait l'honneur de m'adresser la communication « qu'il est autorisé à accéder au projet de traité général anglo-franco-prussien. »

Quant aux déclarations spéciales faites au protocole par Messieurs les délégués dans la dernière conférence, j'aurai l'honneur d'y répondre.

L'interprétation des paragraphes en question dans le projet, qui est supposée dans les déclarations respectives de Messieurs les délégués de Mecklembourg, de Prusse et des villes libres et anséatiques, le Gouvernement du Roi la reconnaît comme la naturelle et bonne.

Suivant la demande que m'a adressée Monsieur le délégué des Pays-Bas, j'ai porté l'attention spéciale du Gouvernement du Roi sur le mémoire mentionné par lui dans sa déclaration.

Je me permettrai les observations suivantes :

Le Gouvernement du Roi met un très-haut prix à l'accession, de la part du Gouvernement des Pays-Bas, à un traité général tel que, d'après tout ce que j'ai eu l'honneur d'exposer, on est prêt à l'accepter. Et mon Gouvernement espère que le cabinet des Pays-Bas aura compris qu'une partie très-essentielle de ce que ledit cabinet, dans l'intérêt d'une partie honorable de ses sujets, a cru devoir demander, est déjà accordée dans le projet de traité, et qu'il sera impossible à mon Gouvernement d'accorder des demandes allant encore plus loin.

Il sera ainsi, en ce qui concerne le dernier passage du § 6 de l'art. II du projet, impossible au Danemark d'accorder l'abolition complète du péage du canal de l'Eider, si le Danemark, au même moment, n'était pas prêt à abolir tout droit de transit sur toutes ses routes, un sacrifice financier et un changement dans le système douanier de la monarchie, que mon Gouvernement doit déclarer être hors d'état d'accorder.

Le Gouvernement du Roi ne saurait non plus partager la crainte exprimée par le Gouvernement néerlandais, que l'abaissement très-considérable du péage du canal, déjà accordé dans l'art. II, § 6 du projet, avec les facilités considérables dans les douanes, qui sont une conséquence du même article, § 5, serait insuffisant à maintenir la navigation du canal dans la concurrence avec la navigation affranchie du Sund ; car le temps épargné, le chemin plus court et plus sûr, l'assurance, les frais de navigation et le fret diminués sont des circonstances qui pèsent beaucoup en faveur de la navigation du canal, — qui pèsent tant, que le Gouvernement du Roi ne craint pas, pour ses propres sujets, qui, en plus grande proportion que ceux d'aucun autre État, se servent du canal, la suite désavantageuse prévue par le Gouvernement néerlandais.

Je dois encore relever que les droits de navire dans le canal de l'Eider sont comparables aux frais de transport sur les routes de terre ; que ces droits, même en combinaison avec le péage si considérablement réduit, ne sauraient offrir des moyens pour la compensation des frais d'établissement et d'entretien, et que, par conséquent, ceci serait encore moins le cas quand ces droits étaient réduits comme on l'a demandé. Cette circonstance pourrait même offrir des motifs au Gouvernement danois pour prendre en considération s'il ne deviendrait pas à propos d'abandonner ce chemin, sur lequel sa souveraineté est incontestable, à cause des frais causés par son entretien.

Cependant, le Gouvernement danois ne discontinuera pas ses soins pour rendre ce chemin de communication aussi accessible et aussi libre de charges que lui permettront différentes considérations politiques d'importance, par rapport auxquelles il n'ose pas manquer de se réserver le jugement concluant.

Le Gouvernement s'occupe en ce moment d'une révision radicale assez avancée des droits de douane et de navire de la monarchie, et, parmi ces derniers, se trouvent aussi les droits de navire dans l'Eider ; et il se flatte de l'espérer que le Gouvernement néerlandais, ainsi que plusieurs des Gouvernements ici représentés, pour les sujets desquels la navigation du canal a de l'intérêt, verront, dans les

soins avec lesquels le Gouvernement danois et la représentation de la monarchie veillent aux intérêts des sujets du Roi et de la marine marchande en général, une garantie de l'arrangement propre et légitime de ces questions.

Par rapport à la déclaration de monsieur le délégué de la Belgique, j'ai l'honneur de déclarer que j'espère, bientôt et à temps, être mis à même par mon Gouvernement de conférer du sujet auquel monsieur le délégué a fait allusion, et qui a rapport au contenu d'une convention spéciale éventuelle.

La conférence prend *ad referendum* la communication qui vient d'être faite par le commissaire danois. Touchant la coopération réclamée par le Gouvernement danois, pour le règlement particulier réservé à Sa Majesté danoise dans l'art. 1^{er} du projet de traité, le délégué de Prusse fait la déclaration suivante :

Le Gouvernement du Roi n'a cessé de faire des démarches actives dans le but de faire accepter les propositions danoises par les Puissances qui ne se seraient pas encore prononcées en leur faveur.

C'est donc avec une satisfaction particulière que je puis déclarer que mon Gouvernement ne refusera pas la coopération — par ses bons offices — que le Gouvernement danois réclame.

Le délégué de Russie déclare qu'il trouve la réserve faite par le Gouvernement danois, par rapport au terme auquel le traité devra être exécutoire, pour le Danemark, fondée en justice. L'art. VII renferme une réserve réciproque, et l'exécution du traité ne peut être obligatoire pour l'une des Parties Contractantes, sans que son exécution simultanée soit assurée de la part de l'autre Partie Contractante.

Le commissaire de Sa Majesté danoise prend acte des déclarations de messieurs les délégués de Prusse et de Russie.

Plusieurs délégués, et notamment monsieur le Ministre de Sa Majesté britannique, ayant demandé au commissaire danois quelle est la portée pratique qu'il entend donner, dans le Sund et les Belts, à l'état provisoire proposé par le Gouvernement danois, en vue de concilier la teneur de l'art. III du projet de traité avec celle de l'art. VII, notamment pour ce qui regarde les navires de celles des Puissances Contractantes qui auraient accompli tous les engagements pris par elles, en vertu de l'art. VII, dans le terme voulu par l'art. III, ou du moins avant l'accomplissement desdits engagements de la part des autres Parties Contractantes, ou de quelques-unes d'elles, le commissaire de Sa Majesté danoise exprime son opinion de la manière suivante :

Le maintien provisoire du *statu quo* actuel, au delà du 1^{er} avril 1857, aura lieu pour tous les navires sans distinction qui passent les détroits du Sund et des Belts. Mais, dès le moment, à partir du terme précité, où une des Puissances Contractantes aura exécuté les stipulations des art. VII et VIII du traité, l'état provisoire aura, en ce qui concerne les navires de cette Puissance, pour seul effet que ces navires seront tenus de constater dûment leur nationalité en passant par les détroits.

L'état provisoire cessera entièrement aussitôt l'accomplissement définitif des art. VII et VIII de la part de toutes les Puissances signataires du traité général.

La conférence prend cette explication *ad referendum*.

Le délégué de Suède et de Norwège demande la parole pour la déclaration suivante :

Je m'empresserai de soumettre au Gouvernement du Roi le projet de traité modifié qui vient d'être présenté par Monsieur le commissaire de Sa Majesté danoise, ainsi que l'exposé des motifs communiqué à la conférence, et je ne doute pas que le résultat de son examen ne leur sera favorable.

En attendant, je prends la liberté de signaler à l'attention bienveillante de Monsieur le commissaire une petite erreur historique que s'est introduite dans la nouvelle rédaction de l'art. 1^{er}, § 2. Il n'est pas exact de dire que la Suède ait conclu, en 1841, un *traité* avec le Danemark concernant le péage du Sund. Les royaumes-unis de Suède et de Norwége ont conclu avec le Danemark, le 23 août 1841, une *convention* relative à ce péage. La Grande-Bretagne et le Danemark ont signé, le 13 dudit mois, une autre *convention* sur le même sujet. Je propose donc de dire au lieu de « des *traités* de 1841 entre la Grande-Bretagne et la Suède, » etc. : des *conventions* de 1841 entre la Grande-Bretagne et la Suède et la Norwége, etc.

Je dois d'ailleurs réserver expressément l'opinion de mon Gouvernement à l'égard de la nouvelle stipulation insérée dans l'art. II, sous le n° 7, et ayant trait à des rapports particuliers existant entre le Gouvernement de Suède et de Norwége et celui du Danemark.

Le commissaire danois prend acte de cette déclaration et accepte le changement proposé par le délégué de Suède et de Norwége, en l'introduisant de suite dans la contre-proposition en question.

Copenhague, ce 16 février 1857

Signé, JAEGER, BEAULIEU, BLUHME, TERAN, DOTÉZAC, ANDREW BUCHANAN,
HANBURY, PROSCH, DU BOIS, ORIOLLA, TEGOBORSKI, WETTER-
STEDT, KRUGER.

In fidem protocolli,
BLUHME.

ANNEXE N° 22.

Protocole du 7 mars 1857.

Présents, outre le commissaire de S. M. le roi de Danemark :

Les délégués

d'Autriche,
de Belgique,
d'Espagne,
de France,
de Grande-Bretagne,
de Hanovre,
de Mecklembourg-Schwerin,
des Pays-Bas,
de Prusse,
de Russie,
de Suède et de Norwége, et
des villes libres et anséatiques.

Le protocole de la précédente séance est lu et approuvé.

Le commissaire de S. M. le roi de Danemark fait observer qu'il s'est permis de convoquer la conférence pour qu'elle prit formellement connaissance des déterminations auxquelles les cabinets de Paris, Londres et Berlin se sont arrêtés par rapport aux changements au projet de traité général proposés au nom du Gouvernement danois dans la séance du 16 février dernier.

Par rapport à l'espérance, exprimée par le commissaire danois, sur le concours des Puissances représentées à la conférence pour le règlement particulier réservé à S. M. danoise dans l'art. 1^{er} du projet de traité, le Ministre de France déclare qu'il est autorisé à donner au Gouvernement de S. M. le roi de Danemark, l'assurance que le Gouvernement de l'Empereur continuera avec le plus vif empressement, comme il l'a fait jusqu'ici, de lui prêter l'appui de ses bons offices auprès des États qui n'ont pas encore accepté le principe du rachat des péages du Sund.

Le délégué de Suède et de Norwège, en s'associant à cette déclaration, s'exprime en ces termes :

« J'ai la satisfaction de pouvoir déclarer que le Gouvernement du Roi est également disposé à employer ses bons offices auprès des cabinets respectifs avec lesquels il entretient des relations diplomatiques, dans le but indiqué par monsieur le délégué de France. »

Le Ministre de Prusse prend ensuite la parole et dit :

« Dans la séance du 16 du mois passé le commissaire de S. M. danoise a fait part à la conférence des changements que son Gouvernement désire introduire dans le projet de traité général. Ces changements ont été soumis aux trois cabinets de Berlin, Londres et Paris, et je suis heureux de pouvoir déclarer que, pour la plupart, ils ont été approuvés. Toutefois, les trois cabinets ont cru devoir apporter à ces changements quelques modifications qui, pour la plupart, ne portent que sur la rédaction, et qui, du reste, ne sont pas de nature à devoir présenter de difficulté à l'entente désirée. »

Les modifications dont il s'agit sont :

A la rédaction que le Gouvernement danois a proposé de donner au § 2 de l'art. I du projet de traité général, on propose de substituer la rédaction suivante :

« De ne prélever sur ceux de ces mêmes navires qui entreront dans les ports danois ou qui en sortiront, soit avec chargement soit sur lest, qu'ils y aient ou non accompli des opérations de commerce, non plus que sur leurs cargaisons, aucune taxe quelconque dont ces navires ou leurs cargaisons auraient été passibles, à raison du passage par le Sund et les Belts, et dont la suppression est stipulée par le paragraphe précédent ; et il est bien entendu que les taxes qui seront ainsi abolies, et qui ne pourront par conséquent être perçues, soit dans le Sund et les Belts, soit dans les ports danois, ne pourront non plus être rétablies indirectement par une augmentation dans ce but des taxes de port ou de douane actuellement existant, ou par l'introduction dans le même but de nouvelles taxes de navigation ou de douane, ni de toute autre manière quelconque. »

Dans le § 3 de l'art. II du projet primitif le Gouvernement danois a proposé d'introduire un changement ayant pour but de réserver à l'administration danoise la faculté d'admettre une augmentation future des droits de pilotage existant, lorsque l'intérêt de la navigation l'exige. Les trois cabinets proposent d'éliminer

entièrement le passage auquel ledit changement se rapporte; ce qui serait conforme à ce que, dans la séance du 16 février dernier, le commissaire de S. M. danoise a déclaré être la proposition principale de son Gouvernement, par rapport à ce point spécial.

Le paragraphe en question serait donc conçu ainsi que suit :

« 3° A faire, comme par le passé, surveiller le service du pilotage, dont l'emploi, dans le Kattegat, le Sund et les Belts, sera en tout temps facultatif pour les capitaines et patrons de navires. Il est entendu que les droits de pilotage seront modérés, que leur taux, etc..... »

Au § 7 que le Gouvernement danois a proposé d'ajouter à l'art. II, on propose de substituer la rédaction suivante :

« 7° S. M. le Roi de Suède et de Norwége étant tenu, aux termes d'une convention spéciale conclue avec S. M. le Roi de Danemark, d'entretenir les fanaux sur les côtes de Suède et de Norwége, servant à éclairer et à faciliter le passage du Sund et l'entrée du Kattegat, S. M. le Roi de Danemark s'engage à s'entendre définitivement avec S. M. le Roi de Suède et de Norwége, dans le but d'assurer pour l'avenir le maintien et l'entretien de ces fanaux, sans qu'il en résulte aucune charge pour les navires passant par le Sund et le Kattegat. »

Dans l'art. 7 du projet de traité, telle que la rédaction en a été proposée par le Gouvernement danois, les trois cabinets de Berlin, Paris et Londres proposent de dire au lieu de « à quoi elles s'obligent »... « ce qu'elles s'obligent à faire; » et enfin, pour préciser le terme fixé à l'art. VIII du projet de traité pour l'échange des ratifications, d'une manière répondant à l'état particulier de la négociation, on propose de donner à cet article la rédaction suivante :

« Le présent traité sera ratifié, et les ratifications en seront échangées à Copenhague avant le 1^{er} avril 1857, ou aussitôt que possible après l'expiration de ce terme. »

» En foi de quoi, etc. »

Le délégué de Prusse termine sa communication à la conférence en exprimant l'espoir que le commissaire de Sa Majesté danoise, ainsi que messieurs les délégués approuveront les changements qu'il vient de proposer.

Le délégué de Suède et de Norwége fait la déclaration suivante :

« Je soumettrai dans le plus bref délai à l'appréciation du Gouvernement du Roi, les modifications au projet de traité général qui viennent d'être proposées par messieurs les délégués de France, de Grande-Bretagne et de Prusse, nommément la nouvelle rédaction de l'art. II, § 7. »

En attendant, j'ai l'honneur de proposer un petit changement de cette rédaction, lequel me semblerait opportun, savoir de substituer aux mots :

« Sa Majesté le Roi de Suède et de Norwége étant tenu, aux termes d'une convention spéciale conclue avec Sa Majesté le Roi de Danemark. . . . »

les mots suivants :

« Sa Majesté le Roi de Suède et de Norwége ayant, aux termes d'une convention spéciale conclue avec Sa Majesté le Roi de Danemark, pris envers Sa dite Majesté l'engagement... »

Les délégués de France, de Grande-Bretagne et de Prusse déclarent n'avoir rien à objecter au changement de rédaction précité, et l'adoptent.

Le commissaire de Sa Majesté danoise prend *ad referendum* les communications et déclarations qui précèdent ; et tous les autres membres de la conférence acceptent les propositions des trois cabinets de Paris, Londres et Berlin, les délégués d'Autriche et de Suède et Norwège, toutefois, sauf l'approbation définitive qu'ils ont réservée à leurs Gouvernements, et les délégués de Belgique et d'Espagne en rappelant les réserves faites par eux dans la séance du 3 février.

Le Ministre de Prusse fait lecture d'un projet de protocole dont la conférence propose la signature au commissaire danois pour régler les questions relatives à l'état provisoire qui, conformément à la proposition faite par ledit commissaire dans la séance du 16 février dernier, devrait être maintenu au delà du 1^{er} avril 1857, dans le cas probable où toutes les Puissances contractantes n'auraient pu donner suite aux dispositions des articles VII et VIII du projet de traité avant l'expiration du terme susmentionné.

Ce projet de protocole est ainsi conçu :

« Dans le cas où l'exécution des engagements contenus dans les articles VII et VIII du traité de ce jour ne pourraient avoir lieu avant le 1^{er} avril 1857, il demeure entendu que le Gouvernement danois conservera le droit de maintenir après cette époque, à titre provisoire, par voie de cautionnement, les taxes qu'il s'est engagé à abolir, mais au fur et à mesure qu'une des Puissances contractantes aura rempli les susdits engagements, le Gouvernement danois fera cesser, de son côté, les mesures provisoires de cautionnement, et en ordonnera la décharge à l'égard des navires ou cargaisons de ladite Puissance. Il pourra, néanmoins, jusqu'à l'accomplissement définitif, par toutes les Puissances contractantes, des engagements contenus dans les articles VII et VIII, exiger des navires affranchis, au passage des détroits, la justification de leur nationalité sans qu'il puisse en résulter pour ces navires ni retard ni détention.

» Pour ce qui concerne l'abaissement des droits de transit, le Gouvernement danois, vu l'impossibilité pratique de lui appliquer le régime provisoire pour les navires, consent à rendre exécutoires, à partir du 1^{er} avril 1857, les §§ 5 et 6 de l'article II du traité général. »

Le commissaire de Sa Majesté danoise prend cette proposition *ad referendum*.

Le Ministre de Grande-Bretagne fait observer que son Gouvernement désire que le Gouvernement danois prenne l'engagement de procéder à l'échange des ratifications du traité proposé, successivement et au fur et à mesure que chacune des Hautes Puissances signataires se trouverait dans le cas de pouvoir, pour sa part, effectuer cet échange.

Le commissaire de Sa Majesté danoise prend cette observation *ad referendum*.

Le délégué des Villes Libres et Anseatiques déclare :

1^o Que les Sénats des villes libres de Lubeck et de Hambourg prennent acte de ce que Son Excellence M. le commissaire danois a reconnu au nom de son Gouvernement, dans la séance du 16 février dernier, que les stipulations contenues dans les §§ 5 et 6 de l'article 2 du traité impliquent une mesure générale, et qu'elles s'appliquent nommément, et sans aucune restriction, au chemin de fer de Hambourg à Berlin et à celui de Lubeck à Büchen dans sa prolongation vers Berlin.

2^o Que le Sénat de la ville libre de Brême, ayant récemment reçu de la part

du Gouvernement danois des renseignements suffisants et propres à justifier le montant de la quote-part mise à la charge de Brême, renonce à la réserve qu'il a faite, dans la séance du 3 février, sur cet objet.

Le délégué de Mecklembourg fait la déclaration suivante :

Le Gouvernement de Mecklembourg accède au projet de traité général, tel qu'il a été proposé par Monsieur le commissaire de Sa Majesté danoise dans la séance du 16 février, en adoptant toutefois les changements de rédaction qui viennent d'être proposés par Messieurs les délégués de France, de Grande-Bretagne et de Prusse.

Le Gouvernement grand-ducal hésite d'autant moins à y accéder, que l'interprétation qu'il donne aux paragraphes de ce projet, qui se réfèrent aux droits de transit à prélever sur les routes et canaux reliant la mer du Nord et l'Elbe à la mer Baltique, a été reconnue par la déclaration que Son Excellence a eu la bonté de faire dans la même séance, au nom du Gouvernement danois, comme la naturelle et bonne.

Le délégué des Pays-Bas fait la déclaration suivante :

Le Gouvernement des Pays-Bas, tout en regrettant que le Gouvernement danois n'ait pas cru pouvoir satisfaire entièrement au désir qu'il lui a exprimé par rapport à la suppression et à la diminution des différents péages sur l'Eider, apprécie les motifs qui l'en ont empêché, et par déférence envers le Gouvernement danois et envers les autres Gouvernements co-intéressés, le Gouvernement néerlandais n'insistera plus sur ce point et adhère au projet de traité général, tel qu'il a été amendé et modifié.

Toutefois, il espère que le Gouvernement danois, pour éviter, autant que possible, tout retard dans l'expédition des navires sur l'Eider, trouvera le moyen de la simplifier à l'avenir, et il se flatte que la révision des droits de navire dans la monarchie danoise, dont s'occupe le Gouvernement danois, et dans lesquels les droits de navire sur l'Eider sont compris, profitera essentiellement à ceux-ci.

La conférence s'associe aux vœux exprimés dans le second alinéa de la déclaration du délégué des Pays-Bas.

Le délégué de Prusse prend acte de la déclaration que le commissaire de Sa Majesté le Roi de Danemark a faite, dans la séance du 16 février dernier, portant que le Gouvernement danois accepte l'interprétation que le Gouvernement prussien donne aux §§ 5 et 6 de l'article II du projet de traité général.

Copenhague, ce 7. mars 1857.

Signé, JAEGER, BEAULIEU, BLUHME, TERAN, DOTÉZAC, ANDREW BUCHANAN,
HANBURY, PROSCH, DU BOIS, ORIOLLA, TEGOBORSRI, WETTER-
STEDT, KRÜGER.

In fidem protocolli,

BLUHME.

ANNEXE N° 23.

Protocole du 12 mars 1857.

Présents, outre le commissaire de Sa Majesté le Roi de Danemark :

Les délégués

d'Autriche,
de Belgique,
d'Espagne,
de France,
de la Grande-Bretagne,
de Hanovre,
de Mecklembourg-Schwerin,
d'Oldenbourg,
des Pays-Bas,
de Prusse,
de Russie,
de Suède et de Norwége, et
des villes libres et anséatiques.

Le protocole de la précédente séance est lu et approuvé.

Le délégué de S. A. R. le grand-duc d'Oldenbourg prend place dans la conférence.

Le Ministre de Sa Majesté britannique fait la déclaration suivante, en s'adressant spécialement au commissaire danois :

Je me flatte que le Gouvernement de Sa Majesté danoise apprécie tout ce qui a été fait jusqu'ici par le Gouvernement de la Reine pour faciliter le progrès de cette longue négociation et pour l'amener à un résultat équitable et satisfaisant pour toutes les parties intéressées ; et je m'estime heureux d'être à même d'assurer Votre Excellence, en réponse au vœu qu'elle a exprimé dans la séance du 16 février dernier, que l'appui du Gouvernement de Sa Majesté, par voie de ses bons offices, ne sera pas refusé aux nouvelles négociations que le Gouvernement danois se propose d'entamer avec les Puissances qui ne participeront pas à la conclusion du traité général, à l'effet de les engager à s'arranger avec le Danemark pour le règlement particulier, réservé à Sa Majesté danoise par l'art. 1^{er} dudit traité.

Le Ministre de Prusse, en référant au protocole proposé par la conférence, dans la séance du 7 dernier, touchant l'état provisoire à maintenir au delà du 1^{er} avril 1857, fixe l'attention de Messieurs les délégués sur les changements suivants, qu'il voudrait apporter à ce protocole, et propose :

1^o De mettre, dans le premier paragraphe dudit acte, au lieu des mots : « à l'égard des navires ou cargaisons de ladite Puissance, » les mots : « à l'égard des navires de cette Puissance, ainsi que de leurs cargaisons » et

2° D'effacer, dans le même paragraphe du protocole, les mots : « au passage des détroits ».

En reconnaissant les motifs allégués par le délégué de Prusse, en justification de ces propositions, le commissaire danois observe qu'il trouve le premier des changements précités utile et conforme au sens qu'il a lui-même donné au passage dont il s'agit, en ajoutant qu'il n'a également rien à objecter au second changement, attendu qu'en effet, les mots qu'on propose d'éliminer sont peut-être superflus ; il déclare ne pas hésiter à adhérer à ces deux changements, lesquels sont ensuite adoptés par la conférence.

Le délégué de Suède et de Norwége, en rappelant la réserve faite par lui dans la dernière séance de la conférence, propose d'intercaler entre les mots : « pour l'avenir » et « le maintien » dans la dernière proposition de l'art. II, § 7, les mots : « comme par le passé, » afin de mieux faire ressortir ainsi qu'il ne s'agit que d'assurer la continuation d'un état de choses déjà existant.

Le commissaire du Danemark observe : que, si la conférence accepte ce changement, il y adhère également.

La conférence accepte le changement proposé par le délégué de Suède et de Norwége.

Le commissaire de Sa Majesté danoise fait la déclaration suivante :

J'ai à m'acquitter aujourd'hui d'une tâche bien agréable en faisant part à la conférence de la satisfaction que le Gouvernement du Roi éprouve de l'accueil fait, tant par Messieurs les délégués que par leurs Gouvernements, aux propositions et aux vœux dont j'ai eu l'honneur de me porter l'organe dans la séance du 16 du mois passé, en annonçant l'acceptation par mon Gouvernement du contenu général du projet de traité sur lequel nous avons eu à délibérer ensemble.

Je me suis empressé de soumettre au Gouvernement du Roi les modifications apportées en dernier lieu par les cabinets de Paris, Londres et Berlin, à la rédaction et, en partie, au contenu dudit projet de traité, et communiquées à la conférence dans la séance du 7 d. c. par M. le Ministre de Prusse. Ainsi qu'il appert déjà des déclarations et observations faites par moi dans la présente séance, mon Gouvernement adhère à ces modifications comme aussi à la nouvelle rédaction que le délégué de Suède et de Norwége a proposé, dans ladite dernière conférence, de donner au § 7 de l'art. II du traité, et que Messieurs les délégués de France, de Grande-Bretagne et de Prusse ont adoptée. Le traité proposé est ainsi accepté par le Danemark, tel qu'il se trouve rédigé maintenant.

J'ai également rendu compte au Gouvernement du Roi des déclarations faites par plusieurs de Messieurs les délégués, par rapport à l'espérance exprimée par moi, dans la séance du 16 d. p., sur le concours des Hautes Parties représentées à la conférence pour le règlement particulier réservé au Roi, m. A. S., par l'art. I du projet de traité. Ces déclarations sont dans la plus parfaite harmonie avec l'esprit de conciliation et de loyauté qui a présidé à toute cette négociation, et mon Gouvernement en prend acte avec la plus vive satisfaction.

Jè prie Monsieur le Ministre de Grande-Bretagne de considérer ce que je viens de dire comme s'appliquant également à la déclaration faite par lui aujourd'hui, et que j'ai encore à porter à la connaissance de mon Gouvernement.

Le protocole proposé par la conférence, dans la séance du 7 d. c., relativement

à l'état provisoire dont je me suis permis de réserver le maintien éventuel au delà du 1^{er} avril 1857, donne au Gouvernement du Roi la garantie formelle qu'il désire, et j'ai également à en déclarer l'acceptation par mon Gouvernement, à la seule condition que le mot « provisoirement » soit introduit entre les mots « rendre » et « exécutoire » dans le deuxième alinéa de cet acte.

Cette partie du protocole, avec les changements de rédaction que l'introduction du mot précité nécessitera, sera donc ainsi conçue :

« Pour ce qui concerne l'abaissement des droits de transit, le Gouvernement danois, vu l'impossibilité pratique de lui appliquer le même régime provisoire qu'aux navires, consent à rendre provisoirement exécutoires, sous tous les rapports, à partir du 1^{er} avril 1857, les §§ 5 et 6 de l'art. II du traité général. »

J'espère que la conférence n'aura rien à objecter à cette légère modification, qui ne fait que préciser davantage la situation telle qu'elle sera éventuellement créée par les dispositions du traité.

J'ai encore à annoncer à la conférence, en me référant à la déclaration faite par M. le Ministre de Belgique, dans la conférence du 3 février dernier, qu'il ne s'oppose plus aucune difficulté à l'établissement de l'accord préalable, dont le Gouvernement de S. M. le roi des Belges fait dépendre sa participation au traité général à conclure. Toutefois, comme cet accord, qui a pour objet le mode d'après lequel la Belgique se libérera des obligations qu'elle contractera, si elle signe ledit traité général, repose sur des bases toutes particulières, je suis chargé de faire observer qu'il demeure bien entendu que les conditions spéciales de l'arrangement dont le Danemark et la Belgique sont ainsi convenus, ne trouveront aucune application aux arrangements avec les autres Hautes Parties pour arrêter le mode de paiement des quote-parts mises à leur charge.

La conférence adhère à la modification du protocole pour l'état provisoire, proposée par le commissaire du Danemark et accepte la réserve faite par M. le commissaire, par rapport à l'arrangement spécial entre le Danemark et la Belgique.

Le délégué des Villes Libres et Anséatiques déclare qu'il apprécie parfaitement les motifs des changements de rédaction, qui viennent d'être proposés par le commissaire danois. Mais il fait observer que, bien que l'état provisoire sur les routes et canaux implique l'exécution entière des paragraphes en question, il serait pourtant utile d'en fixer expressément le terme, pour éviter toute ambiguïté. C'est dans ce but qu'il propose d'ajouter au deuxième alinéa du protocole projeté : « Il s'entend que cet état intérimaire prendra le caractère définitif dès le moment » où le présent protocole cessera ses effets dans le Sund et les Belts. »

La conférence adopte cette proposition.

Le commissaire de Sa Majesté danoise s'exprime en ces termes :

Je me permets encore de faire observer à la conférence que j'infère de l'art. I du traité général, ainsi que des déclarations que plusieurs de Messieurs les délégués ont bien voulu me faire, par rapport au règlement, prévu dans cet article, avec les Puissances qui ne prendront pas part à la conclusion dudit traité, que les conditions qui pourront plus tard être accordées à ces dernières Puissances, ne tireront pas à conséquence pour les conventions spéciales à conclure avec les Puissances signataires du traité général, en conformité de l'art. VI de ce traité.

La conférence accepte cette réserve.

Le Ministre de la Grande-Bretagne ayant rappelé le désir exprimé par lui, dans la séance du 7 mars, et qui a pour objet que le Danemark procède à l'échange des ratifications du traité général, successivement et au fur et à mesure que chacune des Hautes Puissances signataires se trouve dans le cas de pouvoir, pour sa part, effectuer cet échange.

Le commissaire danois observe qu'il n'y aura pas d'objection à cet arrangement de la part de son Gouvernement.

Après avoir adressé au commissaire danois la question si la présente séance serait la dernière avant la signature du traité général, et ledit commissaire ayant répondu que la conférence ne se réunirait plus en séance formelle que pour signer le traité, le délégué d'Espagne s'exprime en ces termes :

« Votre Excellence a désiré me savoir autorisé à faire connaître à la conférence, si le Gouvernement espagnol se réserverait la faculté soit d'adhérer plus tard au traité général qui va être arrêté, soit de négocier séparément avec le Gouvernement danois. Des démarches tendant à obtenir ce but ont été aussi faites auprès du cabinet de Madrid par monsieur le comte de Moltke. »

Le Gouvernement de Sa Majesté catholique, tout en regrettant de ne pouvoir pas s'associer à l'acte qui sera bientôt réalisé, mais désireux en même temps de donner un témoignage de franche déférence, s'est rendu aux désirs manifestés par le Gouvernement de Sa Majesté danoise. Je suis donc muni des ordres nécessaires pour faire la déclaration suivante :

« L'Espagne, qui ne refuse pas d'accepter le principe du rachat des péages du Sund et des Belts, se réserve de traiter séparément avec le Danemark, relativement à l'arrangement définitif de cette question. »

Le délégué de Belgique fait la déclaration suivante :

« Je suis heureux de prendre acte de la déclaration que vient de faire Monsieur le commissaire danois, en ce qui concerne l'arrangement particulier avec la Belgique, et l'accord étant établi entre nous, j'accepte le traité général tel que la rédaction en a été arrêtée aujourd'hui.

Le délégué de Suède et de Norwège déclare également adhérer au traité général, tel qu'il est concerté maintenant.

Le délégué d'Autriche déclare accepter le traité général dans sa rédaction actuelle, au nom de son Gouvernement.

Le délégué d'Oldenbourg, en se référant à la déclaration faite dans la conférence du 16 février par le commissaire danois, sur l'acceptation par le Gouvernement grand-ducal du projet de traité général, concerté entre les trois cabinets de Berlin, Londres et Paris, déclare adhérer aussi aux modifications de ce projet, proposées par Messieurs les délégués de France, de la Grande-Bretagne et de Prusse, dans la séance du 7 mars, et accepte le traité général, tel qu'il est rédigé maintenant.

Copenhague, ce 12 mars 1857.

Signés, JAEGER, BEAULIEU, BLUHME, TERAN, DOTÉZAC, ANDREW BUCHANAN, HAMBURY, PROSCH, ERDMANN, DU BOIS, ORIOLLA, TEGOBORSKI, WETTERSTEDT, KRÜGER.

In fidem protocolli,

BLUHME.

ANNEXE N° 24.

État indiquant, par année, les sommes payées depuis 1839 par le Gouvernement belge, pour décharger les navires danois du péage de l'Escaut.

ANNÉES.	SOMMES PAYÉES.	Observations.
1839	12,464 63	Le remboursement a été autorisé par la loi du 8 juin 1839.
1840	24,372 66	
1841	38,103 93	
1842	40,634 62	
1843	50,289 21	
1844	32,742 54	
1845	83,928 29	
1846	103,187 81	
1847	50,362 93	
1848	26,263 77	
1849	12,107 04	
1850	8,974 83	
1851	11,798 52	
1852	20,841 14	
1853	41,679 56	
1854	42,303 66	
1855	48,079 50	
1856	23,890 62	
TOTAL	672,025 10	
Moyenne de 1840-1856. .	38,797 »	

ANNEXE N° 28.

Texte de la loi du 5 juin 1839.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut :

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété, et nous ordonnons ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le péage à percevoir, par le Gouvernement des Pays-Bas, sur la navigation de l'Escaut, pour se rendre de la mer en Belgique ou de la Belgique à la mer, par l'Escaut ou le canal de Terneuse, sera remboursé par l'État aux navires de toutes les nations. Toutefois, s'il se présente, à l'égard de l'un des pavillons étrangers, des motifs graves et spéciaux, le Gouvernement est autorisé à suspendre provisoirement, à son égard, l'effet de la présente exécution.

Il est ouvert au Gouvernement un crédit de trois cent mille francs destiné à couvrir les dépenses des derniers mois de l'exercice 1839.

ART. 2. Avant le 1^{er} juin 1843, il sera examiné si le bénéfice de l'article précédent doit être maintenu en faveur des pays avec lesquels il ne sera pas intervenu d'arrangements commerciaux de douane ou de navigation.

ART. 3. Pour faire face, en partie, au remboursement prescrit par l'article 1^{er}, il sera prélevé trois centimes additionnels sur les droits de douane, de transit, de tonnage, à partir de la date qui sera fixée ultérieurement par le Gouvernement.

Donné à Bruxelles, le 5 juin 1839.

LÉOPOLD.

Le Ministre des Finances,

DESMAISIÈRES.

ANNEXE N° 26.

État indiquant, par année, les sommes payées par le Gouvernement belge, pour décharger les navires de toutes les nations du péage de l'Escaut.

ANNÉES.	SOMMES PAYÉES.	Observations.
1839	354,946 28	Le remboursement a été autorisé par la loi du 3 juin 1859.
1840	622,313 33	
1841	626,626 89	
1842	714,622 14	
1843	924,348 15	
1844	736,820 41	
1845	972,832 36	
1846	1,111,867 20	
1847	1,116,868 07	
1848	703,548 26	
1849	969,326 81	
1850	838,250 68	
1851	823,134 79	
1852	1,117,469 02	
1853	1,079,917 55	
1854	1,070,575 77	
1855	1,188,068 23	
1856	1,495,399 95	

TABLE DES MATIÈRES.

Exposé des motifs	1
Projet de loi	14
Traité général	15
Convention séparée	22
Protocole fixant le régime provisoire	24

ANNEXES.

N° 1. Lettre du baron de Bille-Brahe au vicomte Vilain XIII	23
N° 2. Mémoire danois	26
N° 3. Tableau	52
N° 4. Tableau	54
N° 5. Instructions de M. Marcy au chargé d'affaires des États-Unis à Copenhague. (Traduction.)	56
N° 6. Mémorandum de la conférence du 3 janvier 1856	58
N° 7. Tableau	40
N° 8. Tableau	42
N° 9. Tableau	45
N° 10. Tableau	46
N° 11. Mémorandum de la conférence du 2 février 1856	48
N° 12. Tableau	50
N° 13. Tableau	52
N° 14. Tableau	54
N° 15. Tableau	56
N° 16. Protocole du 9 mai 1856.	60
N° 17. Paragraphe 5 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1859 entre la Belgique et les Pays-Bas.	62
N° 18. Traité du 19 avril 1859 entre la Belgique, d'une part, l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie, d'autre part.	65
N° 19. Projet de traité général	64
N° 20. Protocole de la conférence du 3 février 1857.	67
N° 21. — — — du 16 février 1857	71
N° 22. — — — du 7 mars 1857	81
N° 23. — — — du 12 mars 1857	86
N° 24. État des sommes payées depuis 1859 par le Gouvernement belge, pour décharger les navires danois du péage de l'Escaut	90
N° 25. Loi du 5 juin 1859.	91
N° 26. État des sommes payées depuis 1859 par le Gouvernement belge, pour décharger les navires de toutes les nations du péage de l'Escaut	92

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1886-1887.

Traité général et convention particulière concernant l'abolition des péages du Sund
et des Belts.

ANNEXE N° 27.

Protocole du 12 mars 1887 (1).

Présents, outre le commissaire de Sa Majesté le Roi de Danemark :

Les délégués

d'Autriche,
de Belgique,
d'Espagne,
de France,
de la Grande-Bretagne,
de Hanovre,
de Mecklembourg-Schwerin,
d'Oldenbourg,
des Pays-Bas,
de Prusse,
de Russie,
de Suède et de Norwége, et
des Villes Libres et Anséatiques.

Le protocole de la précédente séance est lu et approuvé.

Le délégué de S. A. R. le grand-duc d'Oldenbourg prend place dans la conférence.

(1) Ce protocole figure déjà parmi les annexes, sous le n° 23; mais le texte en était inexact. Le texte rectifié que nous reproduisons ci-dessus, a été envoyé après coup de Copenhague.

Le Ministre de Sa Majesté Britannique fait la déclaration suivante, en s'adressant spécialement au commissaire danois :

Je me flatte que le Gouvernement de Sa Majesté danoise apprécie tout ce qui a été fait jusqu'ici par le Gouvernement de la Reine pour faciliter le progrès de cette longue négociation et pour l'amener à un résultat équitable et satisfaisant pour toutes les parties intéressées ; et je m'estime heureux d'être à même d'assurer Votre Excellence, en réponse au vœu qu'elle a exprimé dans la séance du 16 février dernier, que l'appui du Gouvernement de Sa Majesté, par voie de ses bons offices, ne sera pas refusé aux nouvelles négociations que le Gouvernement danois se propose d'entamer avec les Puissances qui ne participeront pas à la conclusion du traité général, à l'effet de les engager à s'arranger avec le Danemark pour le règlement particulier, réservé à Sa Majesté danoise par l'art. 1^{er} dudit traité.

Le Ministre de Prusse, en référant au protocole proposé par la conférence, dans la séance du 7 dernier, touchant l'état provisoire à maintenir au delà du 1^{er} avril 1857, fixe l'attention de Messieurs les délégués sur les changements suivants, qu'il voudrait apporter à ce protocole, et propose :

1^o De mettre, dans le premier paragraphe dudit acte, au lieu des mots : « à l'égard des navires ou cargaisons de ladite Puissance, » les mots : « à l'égard des navires de cette Puissance, ainsi que de leurs cargaisons » et

2^o D'effacer, dans le même paragraphe du protocole, les mots : « au passage des détroits ».

En reconnaissant les motifs allégués par le délégué de Prusse, en justification de ces propositions, le commissaire danois observe qu'il trouve le premier des changements précités utile et conforme au sens qu'il a lui-même donné au passage dont il s'agit, en ajoutant qu'il n'a également rien à objecter au second changement, attendu qu'en effet, les mots qu'on propose d'éliminer sont peut-être superflus ; il déclare ne pas hésiter à adhérer à ces deux changements, lesquels sont ensuite adoptés par la conférence.

Le délégué de Suède et de Norwége, en rappelant la réserve faite par lui dans la dernière séance de la conférence, propose d'insérer entre les mots : « pour l'avenir » et « le maintien » dans la dernière proposition de l'art. II, § 7, les mots : « comme par le passé, » afin de mieux faire ressortir ainsi qu'il ne s'agit que d'assurer la continuation d'un état de choses déjà existant.

Le commissaire du Danemark observe que, si la conférence accepte ce changement, il y adhère également.

La conférence accepte le changement proposé par le délégué de Suède et de Norwége.

Le commissaire de Sa Majesté danoise fait la déclaration suivante :

J'ai à m'acquitter aujourd'hui d'une tâche bien agréable en faisant part à la conférence de la satisfaction que le Gouvernement du Roi éprouve de l'accueil fait, tant par Messieurs les délégués que par leurs Gouvernements, aux propositions et aux vœux dont j'ai eu l'honneur de me porter l'organe, dans la séance du 16 du mois passé, en annonçant l'acceptation par mon Gouvernement du contenu général du projet de traité sur lequel nous avons eu à délibérer ensemble.

Je me suis empressé de soumettre au Gouvernement du Roi les modifications apportées, en dernier lieu, par les cabinets de Paris, Londres et Berlin, à la rédac-

tion et, en partie, au contenu dudit projet de traité, et communiquées à la conférence dans la séance du 7 d. c. par M. le Ministre de Prusse. Ainsi qu'il appert déjà des déclarations et observations faites par moi dans la présente séance, mon Gouvernement adhère à ces modifications comme aussi à la nouvelle rédaction que le délégué de Suède et de Norwège a proposé, dans ladite dernière conférence, de donner au § 7 de l'art. II du traité, et que Messieurs les délégués de France, de la Grande-Bretagne et de Prusse ont adoptée. Le traité proposé est ainsi accepté par le Danemark, tel qu'il se trouve rédigé maintenant.

J'ai également rendu compte au Gouvernement du Roi des déclarations faites par plusieurs de Messieurs les délégués, par rapport à l'espérance exprimée par moi, dans la séance du 16 d. p., sur le concours des Hautes Parties représentées à la conférence pour le règlement particulier réservé au Roi, m. A. S., par l'art. I du projet de traité. Ces déclarations sont dans la plus parfaite harmonie avec l'esprit de conciliation et de loyauté qui a présidé à toute cette négociation, et mon Gouvernement en prend acte avec la plus vive satisfaction.

Je prie Monsieur le Ministre de la Grande-Bretagne de considérer ce que je viens de dire comme s'appliquant également à la déclaration faite par lui aujourd'hui, et que j'ai encore à porter à la connaissance de mon Gouvernement.

Le protocole proposé par la conférence, dans la séance du 7 d. c., relativement à l'état provisoire dont je me suis permis de réserver le maintien éventuel au delà du 1^{er} avril 1857, donne au Gouvernement du Roi la garantie formelle qu'il désire, et j'ai également à en déclarer l'acceptation par mon Gouvernement, à la seule condition que le mot « provisoirement » soit introduit entre les mots « rendre » et « exécutoires » dans le deuxième alinéa de cet acte.

Cette partie du protocole, avec les changements de rédaction que l'introduction du mot précité nécessitera, sera donc ainsi conçue :

« Pour ce qui concerne l'abaissement des droits de transit, le Gouvernement danois, vu l'impossibilité pratique de lui appliquer le même régime provisoire qu'aux navires, consent à rendre provisoirement exécutoires, sous tous les rapports, à partir du 1^{er} avril 1857, les §§ 5 et 6 de l'article II du traité général. »

J'espère que la conférence n'aura rien à objecter à cette légère modification, qui ne fait que préciser davantage la situation telle qu'elle sera éventuellement créée par les dispositions du traité.

J'ai encore à annoncer à la conférence, en me référant à la déclaration faite par M. le Ministre de Belgique, dans la conférence du 3 février dernier, qu'il ne s'oppose plus aucune difficulté à l'établissement de l'accord préalable, dont le Gouvernement de S. M. le roi des Belges fait dépendre sa participation au traité général à conclure. Toutefois, comme cet accord, qui a pour objet le mode d'après lequel la Belgique se libérera des obligations qu'elle contractera, si elle signe ledit traité général, repose sur des bases toutes particulières, je suis chargé de faire observer qu'il demeure bien entendu que les conditions spéciales de l'arrangement dont le Danemark et la Belgique sont ainsi convenus, ne trouveront aucune application aux arrangements à conclure avec les autres Hautes Parties pour arrêter le mode de paiement des quote-parts mises à leur charge.

La conférence adhère à la modification du protocole pour l'état provisoire, proposée par le commissaire du Danemark et accepte la réserve faite par M. le com-

missaire, par rapport à l'arrangement spécial entre le Danemark et la Belgique.

Le délégué des Villes Libres et Anseatiques déclare qu'il apprécie parfaitement les motifs des changements de rédaction, qui viennent d'être proposés par le commissaire danois. Mais il fait observer que, bien que l'état provisoire sur les routes et canaux implique l'exécution entière des paragraphes en question, il serait pourtant utile d'en fixer expressément le terme, pour éviter toute ambiguïté. C'est dans ce but qu'il propose d'ajouter au deuxième alinéa du protocole projeté : « Il s'entend que cet état intérimaire prendra le caractère définitif dès le moment » où le présent protocole cessera ses effets dans le Sund et les Belts. »

La conférence adopte cette proposition.

Le commissaire de Sa Majesté danoise s'exprime en ces termes :

Je me permets encore de faire observer à la conférence que j'infère de l'article I du traité général, ainsi que des déclarations que plusieurs de Messieurs les délégués ont bien voulu me faire, par rapport au règlement, prévu dans cet article, avec les Puissances qui ne prendront pas part à la conclusion dudit traité, que les conditions qui pourront plus tard être accordées à ces dernières Puissances, ne tireront pas à conséquence pour les conventions spéciales à conclure avec les Puissances signataires du traité général, en conformité de l'article VI de ce traité.

La conférence accepte cette réserve.

Le Ministre de la Grande-Bretagne ayant rappelé le désir exprimé par lui, dans la séance du 7 mars, et qui a pour objet que le Danemark procède à l'échange des ratifications du traité général, successivement et au fur et à mesure que chacune des Hautes Puissances signataires se trouve dans le cas de pouvoir, pour sa part, effectuer cet échange, le commissaire danois observe qu'il n'y aura pas d'objection à cet arrangement de la part de son Gouvernement.

Après avoir adressé au commissaire danois la question si la présente séance serait la dernière avant la signature du traité général, et ledit commissaire ayant répondu que la conférence ne se réunirait plus en séance formelle que pour signer le traité, le délégué d'Espagne s'exprime en ces termes :

« Votre Excellence a désiré me savoir autorisé à faire connaître à la conférence, si le Gouvernement espagnol se réserverait la faculté soit d'adhérer plus tard au traité général qui va être arrêté, soit de négocier séparément avec le Gouvernement danois. Des démarches tendant à obtenir ce but ont été aussi faites auprès du cabinet de Madrid par Monsieur le comte de Moltke.

» Le Gouvernement de Sa Majesté Catholique, tout en regrettant de ne pouvoir pas s'associer à l'acte qui sera bientôt réalisé, mais désireux, en même temps, de donner un témoignage de franche déférence, s'est rendu aux désirs manifestés par le Gouvernement de Sa Majesté danoise. Je suis donc muni des ordres nécessaires pour faire la déclaration suivante :

» L'Espagne, qui ne refuse pas d'accepter le principe du rachat des péages du Sund et des Belts, se réserve de traiter séparément avec le Danemark, relativement à l'arrangement définitif de cette question. »

Le délégué de Belgique fait la déclaration suivante :

« Je suis heureux de prendre acte de la déclaration que vient de faire Monsieur le commissaire danois, en ce qui concerne l'arrangement particulier avec la Bel-

gique, et l'accord étant établi entre nous, j'accepte le traité général, telle que la rédaction en a été arrêtée aujourd'hui. »

Le délégué de Suède et de Norwége déclare également adhérer au traité général, tel qu'il est concerté maintenant.

Le délégué d'Autriche déclare accepter le traité général dans sa rédaction actuelle, au nom de son Gouvernement.

Le délégué d'Oldenbourg, en se référant à la déclaration faite dans la conférence du 16 février par le commissaire danois, sur l'acceptation par le Gouvernement grand-ducal du projet de traité général, concerté entre les trois cabinets de Berlin, Londres et Paris, déclare adhérer aussi aux modifications de ce projet, proposées par Messieurs les délégués de France, de la Grande-Bretagne et de Prusse, dans la séance du 7 mars, et accepte le traité général, tel qu'il est rédigé maintenant.

Copenhague, ce 12 mars 1857.

Signé, JAEGER, BEAULIEU, BLÜHME, TERAN, DOTÉZAC, ANDREW BUCHANAN,
HANBURY, PROSCH, ERDMANN, DU BOIS, ORIOLLA, TEGOBORSKI,
WETTERSTEDT, KRÜGER.

In fidem protocolli,

BLÜHME

ANNEXE N° 28.

Protocole du 14 mars 1857 (¹).

Présents, outre le commissaire de Sa Majesté le Roi de Danemark :

Les délégués

d'Autriche,
de Belgique,
de France,
de la Grande-Bretagne,
de Hanovre,
de Mecklembourg-Schwerin,
d'Oldenbourg,
des Pays-Bas,
de Prusse,
de Russie,
de Suède et de Norwége, et
des Villes Libres et Anséatiques.

(¹) Ce protocole est le dernier de la conférence. Il n'était pas encore parvenu à Bruxelles quand l'exposé des motifs a été livré à l'impression.

MM. les délégués se sont réunis à neuf heures du soir.

Le protocole de la précédente séance est lu et approuvé.

Un exemplaire du traité général relatif au rachat des péages du Sund et des Belts est collationné avec la rédaction dudit traité, telle qu'elle a été arrêtée dans la séance du 12 mars.

L'exemplaire collationné est paraphé par MM. les délégués.

MM. les délégués collationnent ensuite les exemplaires respectifs du traité général sur l'instrument paraphé, et après avoir échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ils y apposent leur signature et le sceau de leurs armes.

Les exemplaires respectifs du protocole sur l'état provisoire à maintenir éventuellement au delà du 1^{er} avril 1857, sont collationnés avec la rédaction de ce protocole, telle qu'elle a été arrêtée dans la séance précédente, et MM. les délégués y apposent leur signature.

Le Ministre de France prend la parole au nom de la conférence, et s'adresse ainsi à M. le commissaire de S. M. danoise :

« La conférence accueille avec une vive satisfaction le résultat qui vient de clore ses travaux. Mais, avant de se séparer, elle éprouve le besoin d'exprimer à M. le commissaire de S. M. le Roi de Danemark combien elle apprécie ses constants efforts, durant cette importante négociation, pour faciliter l'entente poursuivie en commun et si heureusement réalisée. Elle aime à reconnaître avec un empressement, qui n'est que de la justice, tout ce qu'elle doit à l'esprit de conciliation et d'impartialité avec lequel son Président a dirigé ses délibérations. La conférence, dont je me félicite d'être l'interprète, prie S. E. M. Bluhme d'agréer ici l'expression de sa gratitude. »

La conférence s'associe expressément aux paroles proférées par M. le Ministre de France.

Le commissaire de S. M. le Roi de Danemark s'exprime en ces termes :

« C'est avec la plus vive reconnaissance que j'ai écouté les paroles que M. le Ministre de France vient de m'adresser de la part de la conférence. Si les efforts que nous avons voués ensemble à cette longue et difficile négociation, ont conduit enfin à l'entente désirée, cet heureux résultat est dû à l'esprit de parfaite conciliation et à l'excellente volonté, dont vous avez tous fait preuve, Messieurs. La négociation que nous venons de terminer, concerne une affaire qui a été l'objet de mes pensées depuis de longues années, parce qu'elle est de la plus grande importance pour mon pays. Jamais je n'oublierai le moment actuel, Messieurs; je m'en souviendrai aussi longtemps que je vivrai, que ma vie soit longue ou courte. Messieurs, je vous remercie de tout mon cœur. »

La conférence accueille avec sensibilité les paroles de M. le commissaire, et demande qu'elles soient consignées dans le protocole

Le présent protocole est lu et approuvé.

Fait à Copenhague, le 14 mars 1857.

Signé, JAEGER, BEAULIEU, BLUHME, DOTÉZAC, ANDREW BUCHANAN, HANBURY, PROSCH, ERDMANN, DU BOIS, ORIOLLA, TEGOBORSKI, WETTERSTEDT, KRÜGER.

In fidem protocolli,
BLUHME.