

PROJET
DE
RÈGLEMENTS DE PORT.

Les Règlements ci-après, ayant pour objet le maintien de l'ordre et la protection de la vie et des biens des personnes dans les ports du Japon, entront en vigueur en même temps que le Traité de Commerce et de Navigation auquel ils sont annexés.

Un exemplaire de ces Règlements sera remis au commandant ou capitaine de tout navire étranger entrant dans un port du Japon. Pour les paquebots-poste et les vapeurs faisant un service de côtes régulier, la remise d'un seul exemplaire chaque année sera considérée comme suffisante.

ARTICLE I.

Les bornes, les limites et le mouillage des ports ouverts seront dorénavant déterminés et reconnus comme il suit :

A Yokohama : Les limites du port seront comprises en deçà d'une ligne tirée du Juniten (Morne du Mandarin) jusqu'au bateau-feu et, de là, droit au nord, jusqu'à un point de la côte à l'est de l'embouchure de la rivière de Tsurumi.

A Kobé : Les limites du port seront comprises dans l'espace formé par deux lignes se coupant à angle droit, l'une tirée du centre du fort de la Tour Ronde situé à l'embouchure de la rivière de Minato, allant droit à l'est, et l'autre de l'embouchure de la rivière d'Ikuta, allant droit au sud.

A Niigata : Les limites du port seront comprises dans un arc de cercle ayant le phare pour centre et un rayon de 2 milles et demi marins.

A Elbisuminato : Les limites du port seront comprises entre une ligne tirée de Shiidomari-mura à Isori-mura, du côté externe, et une ligne tirée de Minato-cho, sur la rive est du lac Kamo, à Kamo-mura, sur la rive nord-ouest du même lac.

A Osaka : Les limites du port seront comprises entre une ligne droite tirée de la Pointe de l'Arbre à l'embouchure du Mukogawa, dans la direction S. $\frac{1}{4}$ S. O. et une ligne tirée de l'embouchure du Yamatogawa, ces deux lignes se coupant à une distance de 6 milles marins de

la Pointe de l'Arbre et de 5 milles marins de l'embouchure du Yamatogawa.

A Nagasaki : Les limites du port seront comprises en deçà d'une ligne droite tirée entre Kanzaki et Megami.

A Hakodate : Les limites du port seront comprises en deçà d'une ligne tirée d'un point situé au large du rivage, à un demi-mille marin au sud de la pointe d'Anama, jusqu'à un point situé sur la rive orientale de l'embouchure de l'Arikawa, Kami-iso-mura.

A

A

A

ARTICLE II.

Le capitaine de tout navire, à son arrivée en vue du port, fera hisser son pavillon et son signal distinctif, qui resteront flottants jusqu'à ce que le navire ait été dûment déclaré au bureau du Capitaine du Port, déclaration qui, dans tous les cas, devra être effectuée dans les vingt-quatre heures après l'arrivée.

ARTICLE III.

Le canot du Capitaine du Port sera posté près de l'entrée du port, et le Capitaine du Port ou l'un de ses assistants assignera à tout navire entrant une place d'où il ne pourra s'écarter sans une permission spéciale. Le Capitaine du Port pourra, d'ailleurs, faire changer la place d'un navire s'il le juge nécessaire. Cet officier ou ses assistants seront toujours en uniforme quand ils seront en service, et leur canot portera un pavillon marqué des lettres H. M. en rouge sur fond blanc. Toute facilité devra leur être fournie pour monter à bord des navires, et l'officier commandant se conformera à tous les ordres qui lui seront donnés par le Capitaine du Port en vue de l'exécution effective des présents Règlements.

ARTICLE IV.

Un passage libre sera réservé, et il ne sera permis à aucun navire d'y jeter l'ancre ou de l'encombrer de quelque façon que ce soit, sauf le cas de force majeure.

Une partie de chaque port sera réservée pour le mouillage des navires de guerre et aucun autre navire ou embarcation quelconque ne pourra y jeter l'ancre, si ce n'est par autorisation du Capitaine du Port.

ARTICLE V.

Le commandant de tout navire se trouvant dans le port devra faire hisser, depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever, deux feux blancs et brillants. Ces feux seront dans des lanternes de forme sphérique d'au moins huit pouces de diamètre et disposées de manière à montrer une lumière claire, uniforme et ininterrompue, visible de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins un mille marin. L'un de ces feux sera hissé à l'avant, à une hauteur n'excédant pas vingt pieds au dessus du pont, et l'autre à l'arrière, à une hauteur n'excédant pas dix pieds.

Les embarcations à vapeur, tant qu'elles seront en mouvement, la nuit, porteront les feux réglementaires des bâtiments à vapeur.

ARTICLE VI.

Durant la période des typhons, c'est-à-dire du 1^{er} Juin au 31 Octobre, tous les navires devront tenir prête une ancre de réserve; les navires à vapeur, à l'approche du mauvais temps, se disposeront à chauffer. Les signaux de tempête seront hissés à un mât sur le rivage.

ARTICLE VII.

Tout navire désarmé ou à bord duquel se trouveraient emmagasinées des substances explosives ou inflammables, sera amarré à part des autres bâtiments, à un endroit désigné par le Capitaine du Port.

ARTICLE VIII.

En cas d'incendie se déclarant à bord d'un navire dans les limites du port, on sonnera la cloche du bord jusqu'à l'arrivée des secours. Le signal N. M. : "J'ai le feu à bord", sera hissé pendant le jour et les fanaux seront sans cesse hissés et baissés pendant la nuit.

Le pavillon G du Code international, pendant le jour, et un feu bleu ou une lumière par jets, pendant la nuit, seront considérés comme signaux pour demander l'assistance de la police du port.

Aucun coup de canon ni aucune pièce d'artifice de quelque sorte que ce soit ne seront tirés dans les limites du port, si ce n'est par autorisation du Capitaine du Port.

ARTICLE IX.

S'il est nécessaire de chauffer de la poix, du goudron, de la résine, de la graisse ou d'autres

substances inflammables à bord d'un navire dans les limites du port, des précautions spéciales devront être prises pour éviter les accidents et un homme surveillera constamment l'opération.

ARTICLE X.

Le capitaine d'un navire arrivant chargé de matières explosives ou inflammables au delà de sa provision ordinaire ne devra pas entrer dans les limites du port, mais mouillera en dehors, et fera hisser à l'avant un pavillon rouge (lettre B du Code international), qui restera flottant aussi longtemps que ces matières demeureront à bord. Il communiquera sans retard avec le Capitaine du Port au sujet de leur déchargement. Il ne sera permis à aucun navire de charger ou décharger des substances de cette nature entre le coucher et le lever du soleil, ou sans une permission spéciale du Capitaine du Port. Les navires, gabares, chalands, embarcations, etc. ayant de ces substances à bord, porteront en évidence un grand pavillon rouge pendant le jour et un feu rouge pendant la nuit. Toutefois les paquebots appartenant à des Compagnies chargées d'un service postal qui auraient à bord de la poudre à canon ou des gargousses ou cartouches, exclusivement destinées au ravitaillement des navires de guerre de leur nation, ne seront pas obligés de mouiller hors du port, pourvu que ces munitions soient enfermées dans une soute spécialement réservée à cet effet et qu'elles n'excèdent pas dix tonnes. L'existence de ces munitions à bord devra, d'ailleurs, être déclarée au Capitaine du Port dès l'arrivée du navire, et leur transbordement ne se fera qu'après entente avec lui. Toutes les précautions devront être prises dans l'accomplissement de cette opération.

ARTICLE XI.

L'officier commandant ou le capitaine d'un navire arrivant d'un port ou d'un lieu où quelque maladie contagieuse existait au moment du départ dudit navire, ou bien à bord duquel il y aurait ou il y aurait eu pendant le voyage un cas de maladie contagieuse, hissera un pavillon jaune en tête du mât de misaine et attendra près de l'entrée du port l'arrivée de l'officier de la Santé. Personne ne quittera ce navire, et il ne sera établi aucune communication avec lui, jusqu'à ce que la permission en ait été donnée par l'officier de la Santé. L'officier se rendant à bord, en approchant dudit navire, sera informé

de la nature de la maladie, afin que l'on puisse prendre les précautions convenables.

Si une quarantaine a été établie, le navire se conformera aux règlements en vigueur à ce moment.

Le pavillon de quarantaine restera flottant pendant le jour et un feu blanc et brillant occupera la même place pendant la nuit, jusqu'à ce qu'il ait été délivré une patente nette de santé. Il sera donné libre accès dans le navire et toutes facilités à l'officier de la Santé pour l'exécution de ses fonctions. Toutes les fois qu'un navire de guerre se trouvera dans l'un des cas prévus par le présent article, il prendra tel mouillage que lui indiquera le Capitaine du Port.

La même règle s'appliquera à tout navire à bord duquel une des maladies dont il s'agit viendrait à se déclarer pendant son séjour dans le port.

ARTICLE XII.

Il ne sera jeté par-dessus le bord, dans les limites du port, ni lest, ni cendres, ni ordures, ni rebuts d'aucune sorte. Lorsqu'on chargera ou déchargera du charbon, du lest ou d'autres matières semblables, des toiles ou écrans devront être fixés entre le navire et le chaland. Tous les jours, quand le temps le permettra, un bateau à ordures visitera chaque navire et une rémunération modique sera perçue pour ce service.

Un panier hissé à l'avant sera considéré comme un signal pour appeler le bateau à ordures.

ARTICLE XIII.

On ne pourra pas prendre de lest, pierres, sable ou terre, sur le rivage, sans l'autorisation écrite du Capitaine du Port.

ARTICLE XIV.

Le pavillon de départ sera hissé, et avis donné au Capitaine du Port, vingt-quatre heures avant le départ projeté du navire. Cette règle ne sera applicable qu'autant que la durée du séjour du navire dans le port le permettra.

ARTICLE XV.

Les épaves ou autres objets qui seraient une

source de danger ou un obstacle à la libre navigation ou à l'accès d'un port, devront être enlevés par leur propriétaire dans le délai qu'ordonnera par écrit le Capitaine du Port, et, s'il n'est pas obtempéré à cet ordre, le Capitaine du Port pourra faire procéder à leur enlèvement ou à leur destruction aux frais du propriétaire.

ARTICLE XVI.

Le Capitaine du Port aura le pouvoir d'assigner un endroit pour l'amarrage permanent des vapeurs faisant un service postal ou un service de côtes réguliers. Aucune bouée d'amarrage permanente ne sera posée ni maintenue dans un port sans sa permission; toutes celles existant lorsque les présents Règlements entreront en vigueur devront être retirées par les propriétaires, si le Capitaine du Port le juge nécessaire. Ce dernier pourra disposer temporairement de toute bouée d'amarrage inoccupée, mais il s'efforcera de tenir la place libre avant l'arrivée attendue du navire du propriétaire.

Une bouée permanente au moins sera accordée, autant que faire se pourra, à toute Compagnie faisant un service postal, dans chaque port desservi par elle.

Toute bouée d'amarrage qui, pendant six mois, n'aura pas été occupée par un navire appartenant à son propriétaire, sera, sur l'ordre écrit du Capitaine du Port, enlevée par le propriétaire ou à ses frais.

ARTICLE XVII.

Aucune chaîne, corde ou amarre quelconque ne pourra être attachée à un bateau-feu, à une bouée ou à une balise d'usage public, et le capitaine de tout navire qui abordera ou endommagera un de ces engins devra payer les frais de réparation ou de remise en place qui s'ensuivront.

ARTICLE XVIII.

Dans l'interprétation des présents Règlements, le terme "Capitaine du Port" sera pris comme comprenant en même temps ses assistants ou délégués; le mot "capitaine" aura la même signification que dans les Règlements Commerciaux. Le mot "navire" ou "bâtiment" devra s'entendre de tout bateau d'une construction de

forme étrangère, y compris les pontons et gabares.

ARTICLE XIX.

Toute infraction à l'une des dispositions des Règlements ci-dessus sera passible d'une amende de 5 yen au moins et de 500 yen au plus.

ARTICLE XX.

Les seuls Articles des présents Règlements applicables aux bâtiments de guerre et aux navires de l'Etat sont les Articles II (disposition finale), V, XI, XII, et XIII.

ARTICLE XXI.

Le Gouvernement Japonais pourra modifier telle des stipulations ci-dessus en cas de nécessité provenant de changements survenus dans l'état naturel du port à la suite de tremblements de terre ou de toute autre cause ou en conséquence de l'exécution de nouveaux travaux de port.

DRAFT
HARBOR REGULATIONS FOR THE
PORTS OF JAPAN.

The following Regulations for the maintenance of order, and the preservation of life and property in the ports of Japan shall come into force at the same time as the Treaty of Commerce to which they are annexed.

A copy of these Regulations shall be delivered to the commanding officer or master of every foreign vessel entering the harbors of Japan. In the case of mail and regular coasting steamers, one copy per annum shall be deemed sufficient.

ARTICLE I.

The boundaries, limits, and anchorages, of the open ports shall henceforth be defined and taken to be as follows:—

At Yokohama:—The limits of the port shall be comprised within a line drawn from Juniten (Mandarin Bluff) to the light ship, and thence due North to a point on the shore to the east of the mouth of the Tsurumi river.

At Kobe:—The limits of the port shall be comprised within the place where the two lines meet at a right angle, one drawn from the centre of the Round Tower Fort, situated at the mouth of the Minato river, due East, and the other drawn from the mouth of the Ikuta river, due South.

At Niigata:—The limits of the port shall be comprised within the arc of a circle, the centre being the light house, and the radius $2\frac{1}{2}$ nautical miles.

At Ebisuminato:—The limits of the port shall be comprised within a line drawn between Shiidomari-mura and Isori-mura on the outside; and a line drawn from Minato-cho, on the eastern shore of the Kamo lake, to Kamo-mura on the north-western shore of the same lake.

At Osaka:—The limits of the port shall be comprised within a straight line drawn from Tree Point at the mouth of the Mukogawa, S. by W., and a line drawn from the mouth of the

Yamatogawa, these lines cutting each other at a distance of 6 nautical miles from Tree Point, and 5 nautical miles from the mouth of Yamatogawa.

At Nagasaki:—The limits of the port shall be comprised within a straight line drawn between Kanzaki and Megami.

At Hakodate:—The limits of the port shall be comprised within a line drawn from a point off the shore $\frac{1}{2}$ nautical mile south of Anama Point to a point on the east side of the mouth of the Arikawa, Kamiiso-mura.

At

At

At

ARTICLE II.

The master of every vessel, when in sight of port, shall cause the ship's ensign and signal letters to be hoisted; the same to be kept flying until the vessel has been duly reported at the Harbor Master's office, which, in all cases, must be effected within 24 hours after arrival.

ARTICLE III.

The Harbor Master's boat will be in attendance near the entrance of the harbor, and the Harbor Master, or one of his assistants, will assign a berth to every vessel on entering, from which she is not to be moved without special permission. He may, however, order a vessel's berth to be shifted, if necessary in his opinion. The Harbor Master, or his assistants, will always be in uniform when on duty, and their boats will fly a white flag with "H. M." marked in red on it. Every facility must be given for the boarding of vessels, and the officer in command of every vessel shall obey all orders given him by the Harbor Master for the purpose of effectually carrying out these Regulations.

ARTICLE IV.

A "fair way" shall be kept, and no vessel or boat will be allowed to anchor therein, or to otherwise obstruct it, except under stress of circumstances.

A portion of each harbor is reserved for the anchorage of men-of-war, and no other vessel or craft of any description shall anchor within it, except by authority of the Harbor Master.

ARTICLE V.

The commanding officer of every vessel at anchor in harbor shall, between sunset and sunrise, cause two bright white lights to be hoisted. These lights shall be in globular lanterns of not less than 8 inches in diameter and so constructed as to show a clear, uniform, and unbroken light visible all round the horizon at a distance of not less than one mile. One of these shall be hoisted on the fore-stay, at a height not exceeding 20 feet above the hull, and the other aft, at a height not exceeding 10 feet.

Steam launches when under weigh at such time shall carry the regulation lights for steamers.

ARTICLE VI.

During the typhoon months, from the 1st June to the 31st October, all vessels must have a spare anchor in readiness; on the approach of bad weather, steamers should be prepared to get up steam. Storm warning signals are exhibited on a staff ashore.

ARTICLE VII.

All vessels, laid up, or on board of which any explosive or inflammable material is stored, shall be moored apart from the other shipping, in berths appointed by the Harbor Master.

ARTICLE VIII.

In case of fire occurring on board any vessel within harbor limits, the ship's bell shall be kept ringing until assistance is rendered; the signal N. M. "I am on fire" should be hoisted during the day, or the signal lights should be constantly hoisted and lowered by night.

The pennant G. of the Commercial Code during the day, and a blue or flash light by night, shall be considered as signals for the assistance of the Harbor Police. No guns or fireworks of any description shall be discharged within harbor limits, except by permission of the Harbor Master.

ARTICLE IX.

If necessary to heat pitch, tar, resin, grease, or other inflammable substance on board any vessel within harbor limits, special precautions

must be taken to avoid accident, and a man shall be in constant attendance during such time.

ARTICLE X.

The master of a vessel arriving with any explosive or inflammable material in excess of the ship's customary stores, shall not enter harbor limits, but shall anchor outside, and cause a red flag (letter B of the Commercial Code) to be hoisted at the fore, and kept flying as long as such material remains on board; he shall at once communicate with the Harbor Master as to its discharge. No vessel shall be allowed to load or discharge any such material between the hours of sunset and sunrise, or without the Harbor Master's special permission. Vessels, lighters, barges, boats etc., having such material on board, shall conspicuously exhibit a large red flag by day, and a red light by night. However, steamers belonging to companies carrying on a postal service, which may have on board gunpower and cartridges, destined exclusively for the partial provisioning of men-of-war of their country, shall not be obliged to anchor outside the harbor provided that such gunpowder and cartridges are enclosed in a compartment specially reserved for the purpose and that they do not exceed ten tons in weight. The presence of such gunpowder or cartridges on board must be declared to the Harbor Master on the arrival of the ship, and they shall not be transferred until measures have been concerted with him. Every precaution shall be taken in carrying out this transshipment.

ARTICLE XI.

The commanding officer, or master of a vessel arriving from a port or place where any contagious or infectious disease existed at the time of such vessels departure, or on board of which there is, or has been during the voyage, a case of such disease, shall fly a yellow flag at the foremast head, and await the arrival of the Health Officer near the entrance of the harbor. No person shall leave such vessel, nor shall any communication be held with her, until permission is given by the Health Officer. The boarding officer, on approaching such vessel, must be informed of the nature of the disease, in order that proper precautions may be taken.

If quarantine has been established, the vessel shall conform to such regulations as are in force for the time being.

The quarantine flag shall be kept flying by day, or a bright white light in the same place by night, until a clean bill of health is given. Free access to the ship and every facility must be given to the Health Officer in the execution of his duty. Whenever a ship of war comes within the action of this article, she shall take up whatever berth may be pointed out to her by the Harbor Master. The same rule shall apply to all vessels on board of which such contagious diseases may break out.

ARTICLE XII.

No ballast, ashes, dirt, or other refuse of any description, shall be thrown overboard within harbor limits; when loading or discharging coals, ballast, or similar substances, tarpaulins or screens must be rigged between the vessel and lighter. A dirt boat will, weather permitting, visit each vessel daily, for which a moderate fee will be charged.

A basket hoisted at the fore will be considered a signal for the dirt boat.

ARTICLE XIII.

No ballast, stone, sand, or soil may be taken from the shore without the Harbor Master's written permission.

ARTICLE XIV.

The "Blue Peter" shall be hoisted, and notice given to the Harbor Master, 24 hours before the intended departure of a vessel. This rule shall apply only in so far as the duration of the ship's stay in port will allow.

ARTICLE XV.

Any wreck or other substance, being a source of danger, or obstructing the free navigation of a harbor, or its entrance, shall be removed by the owner thereof, within a time to be specified by the Harbor Master in writing; and, if not complied with, the Harbor Master may remove or destroy the same at the owner's expense.

ARTICLE XVI.

The Harbor Master has power to assign positions for the permanent moorings of regular

mail and coasting steamers. No moorings shall be laid down or maintained in any harbor without his permission; any of those existing at the time these Regulations come into force must be shifted by the owners, if necessary in the Harbor Master's opinion; he may temporarily utilize any unoccupied moorings, but will endeavour to have them clear prior to the expected arrival of the owner's vessel; moorings not occupied by the owner's vessel for six months, shall, on receipt of the Harbor Master's written order, be removed by the owner, or at his expense.

One permanent mooring at least shall, as far as this is possible, be allotted to each company carrying on a postal service, in every port visited by their steamers.

ARTICLE XVII.

No chain, rope, or other gear shall be made fast to any public light-ship, buoy, or beacon; and the master of any vessel who runs foul of, or damages any such, shall pay the expense incurred in repairing or replacing the same.

ARTICLE XVIII.

In construing the foregoing Regulations, the word "harbor master" shall be held to include his assistants or deputies. The word "master" shall have the same signification as in the Trade Regulations. The word "ship" or "vessel" shall be held to indicate any vessel of foreign form of construction, and to include hulks and storeships.

ARTICLE XIX.

Infraction of any of the foregoing Regulations renders the offender liable to a penalty of not less than 5, or more than 500 yen.

ARTICLE XX.

The only Articles which apply to men-of-war and Government vessels are Articles 2 (last clause) 5, 11, 12, and 13.

ARTICLE XXI.

The Japanese Government have the power to alter any of the above stipulations in case of necessity arising from physical changes in the harbors, through earthquakes or otherwise, or in consequence of new harbor works.

TOKIO LE 19 JUILLET 1887.

Dans la dernière séance de la Conférence, le Soussigné, Ministre des Affaires Etrangères a eu l'honneur d'informer Mrs. les Honorables Délégués que le Gouvernement de Sa Majesté Impériale avait résolu de demander l'introduction de certaines modifications dans le Projet de la Convention judiciaire et qu'il espérait de pouvoir transmettre une communication respective à Mrs. les Membres de la Conférence dans le plus bref délai.

Le Projet de la Convention judiciaire ayant été soumis à un examen consciencieux du Cabinet Impérial, la nécessité de modifications essentielles ainsi que d'interprétations additionnelles a été démontrée. En particulier, le Cabinet Impérial a eu des scrupules sérieux sur les stipulations de l'Article V, d'après lesquelles les nouveaux Codes japonais devraient être soumis à l'approbation des Puissances Etrangères. Il est vrai que le texte de cet article n'est pas exactement rédigé dans ces termes, mais les interprétations subséquentes, qui lui ont été données, ne laissent, d'après l'opinion du Cabinet, aucun doute que telle était l'intention.

C'est pourquoi le Cabinet a déclaré à l'unanimité qu'il serait plus conforme à la dignité de l'Empire du Japon d'achever d'abord la codification. Ce fait même prouverait suffisamment que la stipulation de la Convention judiciaire de soumettre les Codes aux Puissances signataires des Traités était en effet sans motif.

En conséquence, le Soussigné a l'honneur de porter à la connaissance de Mrs. les Honorables Délégués qu'il est autorisé par son Gouvernement à déclarer par la présente note l'ajournement de la Conférence sine die jusqu'au moment où les Délégués japonais seront en état de présenter à la Conférence les travaux de codification qui ne manqueront pas de donner des preuves éclatantes du désir sincère qui anime invariablement le Gouvernement Impérial dans ses efforts pour assimiler son droit et son administration aux idées de l'Occident.

Le Soussigné est convaincu que les travaux précités dont l'achèvement est intimement lié à l'ouverture de l'Empire contribueront considérablement à attirer vers l'accomplissement du grand œuvre duquel la Conférence s'est occupée jusqu'à présent la coopération bienveillante des Puissances signataires des Traités.

Le Soussigné prie &c.

signé :

INOUE KAORU.

Son Excellence Monsieur (ou bien Monsieur).....

etc. etc. etc.