

PROTCOLE N^o 8.

SÉANCE DU 27 AVRIL 1882.

Étaient présents :

Pour le Japon,

M. Shioda Saburo ;

Pour l'Allemagne et la Suisse,

M. de Eisendecker, et second délégué pour l'Allemagne, M. Zappe ;

Pour l'Autriche-Hongrie,

M. le Chevalier Hoffer von Hoffenfels ;

Pour la Belgique,

M. F. G. Scribe ;

Pour l'Espagne,

M. le Chevalier Don Luis del Castillo y Trigueros ;

Pour la France,

M. Tony Conte ;

Pour la Grande Bretagne,

Sir Harry S. Parkes ;

Pour l'Italie,

M. le Chevalier E. Martin Lanciarez ;

Pour la Russie,

M. le Baron Rosen ;

Pour les États-Unis,

L'Honorable M. John A. Bingham.

Au début de la Séance, M. Shioda, second Délégué du Gouvernement Japonais, prend la parole pour rappeler à la Conférence que la réunion du 20 courant a été remise à cause d'une indisposition du Président. Il a le regret d'annoncer aujourd'hui aux Délégués que M. Inouye, non encore remis de son indisposition, a été obligé de quitter Tokio pour changer d'air. D'après l'ordre du jour adopté dans la dernière réunion de la Conférence, les Délégués du Gouvernement Japonais auraient dû, au cours de la séance suivante, entrer dans le détail des propositions relatives à l'ouverture du pays. Cependant le Ministre des Affaires Étrangères tenant à exprimer lui-même les vues du Gouvernement Japonais à ce sujet, M. Shioda propose de différer cette communication jusqu'à son retour, et de passer immédiatement à l'examen du Chapitre VIII, relatif aux droits de phares, de port et de tonnage.

Cette proposition ayant été unanimement acceptée, M. Shioda présente les observations suivantes.

Le Gouvernement Japonais a construit et entretient actuellement 35 phares, 3 fanaux, 3 bateaux-feu, 8 bouées et 5 balises. D'après les indications des tableaux présentés à la Conférence, les frais d'établissement se sont élevés à 1.142.121 yens et les frais d'entretien pour les 13 dernières années finissant au 30 Juin 1881 ont été de 3.123.276 yens. Par conséquent, le total des dépenses jusqu'au 30 Juin 1881 s'est élevé à la somme de 4.265.397 yens.

On peut ajouter encore que 22 nouveaux phares sont en projet et que quelques-uns sont déjà en voie de construction.

Les Traités de 1858 et ceux qui ont été conclus postérieurement contiennent la clause qu'aucun droit de tonnage ne sera imposé par le Gouvernement japonais sur la navigation étrangère; mais ils autorisent l'Administration des douanes à percevoir certains droits à l'entrée et à la sortie des bâtiments. Ces droits sont de 15 piastres à l'entrée et de 7 piastres à la sortie, quel que soit le tonnage.

Les droits ainsi payés par les bâtiments faisant le commerce étranger se sont élevés, pendant l'année finissant au 30 Juin 1881, à la somme de 14.735 yens; le jaugeage de ces navires était de 677.092 tonneaux. Ces chiffres démontrent que la taxe perçue sur les bâtiments faisant le commerce étranger avec le Japon n'a pas été de beaucoup supérieure à 2 sens par tonneau; et cette taxe a tenu lieu non-seulement des droits de tonnage, de port, de phares et de toutes autres taxes auxquelles est ordinairement soumise la navigation marchande, mais encore de tous les frais de douane.

Il y aurait peut-être encore lieu d'observer que le montant des droits perçus est insignifiant en comparaison des dépenses faites pour l'établissement et l'entretien des feux; mais il semble injuste que les petits navires soient soumis aux mêmes taxes que les grands paquebots-poste.

Aux États-Unis, les navires américains et les navires étrangers appartenant à des nations, qui, soit par traité, soit autrement, ont le droit d'avoir leurs navires assimilés aux navires américains pour le droit de tonnage, ont à payer 30 cents par tonneau comme droit de tonnage, tandis que les navires étrangers qui n'ont pas droit à ce traitement sont soumis à une taxe de 50 cents par tonneau à chaque entrée, à titre de droit de phares et à 50 cents par tonneau et par année comme droit de tonnage.

En Angleterre, les droits de port perçus s'élèvent annuellement au chiffre considérable de 20.000.000 piastres, soit à peu près à 50 cents pour chaque tonneau des navires mouillant dans les ports de la Grande-Bretagne. Des droits de tonnage et de phares y sont en outre établis. Les tarifs ne sont pas uniformes dans tout le royaume; mais pour le port de Liverpool, la moyenne est de 60 cents par tonneau sur tout bâtiment faisant le commerce étranger: les droits de phares sont fixés d'après les chiffres des frais de construction et d'entretien de ces établissements utiles à la navigation, tandis que les droits de tonnage sont perçus pour couvrir les dépenses destinées à maintenir les ports en état de service.

En France, le droit de tonnage, qui comprend les droits de quai, de port, de phares, de quarantaine, etc., est à peu près de 2 francs 50 centimes par tonneau.

En résumé, on peut affirmer que chacune des Puissances Signataires perçoit aujourd'hui, soit directement, soit indirectement, des droits de tonnage et de phares sur les bâtiments du commerce étranger et que le Japon est la seule Puissance qui

n'ait jamais retiré de cette source un revenu quelconque.

En Chine, il est perçu un droit de 58 cents et $\frac{9}{10}$ par tonneau et le produit de cette taxe est employé à l'entretien des phares. À une seule exception près, tous les phares au-dessus du 6^e ordre éclairant les côtes de la Chine ont été établis depuis l'année 1867; la plupart n'ayant même été construits qu'après 1870.

En prenant ces faits en considération et en n'oubliant pas que les droits de tonnage fixés dans les proportions citées plus haut ont toujours été perçus depuis la mise en vigueur du Traité de Tientsin, il est hors de doute que l'Administration des phares de Chine a pu se soutenir elle-même.

Or, le Gouvernement Japonais n'a retiré jusqu'à ce jour aucune espèce de revenu de l'éclairage de ses côtes, éclairage qu'il a établi et qu'il entretient à ses frais. Si on considère, en outre, que le Gouvernement Japonais a déjà dépensé dans ces sortes de travaux plus de 4.000.000 yens, on ne peut être surpris qu'il entretienne l'espoir qu'aucune objection ne sera élevée par les Puissances Étrangères contre l'établissement d'un droit combiné de phares et de tonnage à percevoir sur les navires du commerce étranger entrant dans les ports ouverts: le montant de ces droits produirait une somme presque égale au coût annuel de l'entretien de tout le système d'éclairage des côtes, soit 176.306 yens.

Il a été établi qu'une taxe, perceptible une fois tous les quatre mois, de 50 sens par tonneau sur les navires ordinaires du commerce étranger et de 40 sens sur les paquebots-poste entrant dans les ports ouverts, assurerait un revenu de 158.888 yens, soit 17.418 yens de moins que le montant des dépenses faites pour le service des phares pendant l'année financière précédente.

Vu le nombre des navires qui devraient contribuer à former ce total, il a été reconnu que le droit de tonnage serait d'environ 23 sens $\frac{9}{10}$ par tonneau.

Dans le tarif proposé, le Gouvernement Japonais reste peut-être au-dessous des demandes qu'il pourrait être autorisé à formuler, eu égard à ce fait que ce droit comprend toutes les taxes aussi bien celle de tonnage que celle de phares et que 15 années se sont déjà écoulées depuis l'inauguration du système d'éclairage des côtes. Cependant, en considération du faible total du tonnage des navires entrant dans les ports ouverts, et dans le désir de faciliter le développement des transports maritimes et, par cela même, de procurer un plus grand accroissement du commerce extérieur du Japon, le Gouvernement Japonais a limité sa demande à une taxe qui ne saurait porter préjudice à la navigation marchande.

Sir Harry Parkes fait observer que, dans son opinion, cette distinction de taxe entre les paquebots-poste et les autres navires fera naître des inconvénients dans la pratique; car le transport des dépêches n'est pas exclusivement réservé aux paquebots subventionnés, et il pourrait se faire que le même navire arrivât sous l'une ou l'autre catégorie, selon qu'il serait porteur ou non de dépêches. Le Représentant de l'Angleterre verrait avec plaisir que les bâtiments ordinaires ne fussent point plus imposés que les paquebots-poste. Il appelle aussi l'attention sur le petit nombre de navires Japonais figurant dans le tableau F. On n'y compte que 8 paquebots-poste, 4 bâtiments à vapeur et 1 navire à voiles. A son avis, la marine marchande Japonaise faisant le commerce étranger et naviguant entre les ports ouverts devrait compter plus de 13 navires.

M. Shioda fait remarquer que les bâtiments japonais faisant le cabotage ne sont pas compris dans ce nombre et qu'ils sont soumis à d'autres droits.

Sir Harry Parkes réplique que, si le but du Gouvernement japonais est de percevoir des droits de tonnage suffisants pour couvrir les frais d'entretien de l'éclairage des côtes, ces droits ne devraient point être supportés uniquement par les navires faisant le commerce étranger, que les propriétaires de ces navires soient étrangers ou japonais. Car les navires étrangers ne peuvent faire le commerce que dans les ports ouverts; et, aussi longtemps qu'ils ne bénéficieront pas entièrement de l'éclairage dont le système embrasse toute l'étendue des côtes, ils ne sauraient, en bonne justice, être appelés à en supporter tout seuls les frais d'entretien.

M. Shioda fait remarquer que les phares ont été établis sur tous les points où leur présence a été jugée utile pour la sûreté de la navigation sans distinction de pavillon, et non avec l'intention de favoriser plus spécialement telle ou telle portion des côtes; ce dont on peut se rendre compte en jetant un coup d'œil sur la carte. Il ajoute que les bâtiments japonais faisant le commerce étranger sont assimilés aux bâtiments étrangers et qu'eux seuls sont soumis aux mêmes taxes de phares que ces derniers. La situation de ces deux catégories de bâtiments est donc parfaitement identique. M. Shioda désire encore appeler l'attention sur ce fait que la Chine a perçu pendant plus de 20 ans 58 cents—taux beaucoup plus élevé que celui proposé aujourd'hui, et cependant que plusieurs des feux des côtes chinoises sont d'un ordre inférieur à ceux du Japon. Pour cette raison, il est d'avis que cet exemple est un argument de plus en faveur des propositions de son Gouvernement.

Sur la proposition de Sir Harry Parkes, il est convenu que les Délégués des Puissances feront connaître dans la prochaine réunion leurs observations au sujet du précédent exposé.

La séance est levée à 3 heures et demie.

	Signé: Harry S. Parkes.
鹽	(English text).
田	” John A. Bingham.
	(English text).
三	” V. Eisendecker.
郎	” Hoffer von Hoffenfels.
	” J. J. van der Pot.
手	” Luis del Castillo y Trigueros.
記	” E. Martin Lanciarez.
	” Rosen.
	” Tony Conte.
	” F. G. Scribe.
	” Zappe.