

PROTOCOLE N^o 9

SEANCE DU 4 MAI 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 les Pays-Bas, la Suède et Norwége et le Danemark,
M. J. J. van der Pot ;
Pour la Russie,
M. le Baron Rosen ;
Pour les États-Unis,
L'Honorable John A. Bingham.

Le protocole N^o 8 est lu et signé.

Conformément à l'ordre du jour, la Conférence continue l'examen du Chapitre VIII relatif aux Droits de phares, de port et de navigation.

Sir Harry Parkes, avant de présenter aux Délégués les observations qui vont suivre, tient à déclarer tout d'abord qu'il est le premier à reconnaître combien est juste le désir, exprimé par le Gouvernement Japonais, de retirer des droits de phares un revenu assez considérable pour couvrir les frais d'entretien des feux dont sont pourvues les côtes du Japon. Il s'est toujours beaucoup intéressé à l'établissement des phares dans ce pays, et, dès l'origine de leur construction et de leur organisation, le Gouvernement de Sa Majesté Britannique a eu l'occasion de prêter au Japon un utile concours. Il ne faudrait donc pas supposer que, en faisant quelques objections

de détail aux propositions japonaises, il eût l'intention d'attacher le principe équitable sur lequel elles sont basées et qui, à ce qu'il croit comprendre, serait de faire supporter les frais d'entretien des signaux maritimes par les navires qui profitent de leur établissement.

D'après les tableaux mis sous les yeux de la Conférence par le Gouvernement Japonais, celui-ci aurait l'intention de percevoir une taxe de 40 sens par tonneau sur les paquebots-poste et de 50 sens par tonneau sur les autres navires faisant le commerce étranger, à leur entrée dans un des ports ouverts du Japon; cette taxe ne serait exigible qu'une fois tous les quatre mois. Il est évident que, si les navires sujets à ces droits venaient tous fréquemment dans les ports ouverts, la taxe proposée pourrait paraître équitablement distribuée, mais il voit, d'après le tableau F, qu'on a l'intention de taxer les navires, qui n'entrent dans un port ouvert qu'une seule fois dans le courant d'une année, plus fortement même que ceux qui y entreraient fréquemment ou qui circulent continuellement entre les ports ouverts dans une période de quatre mois. Or un navire, venant d'outre-mer dans un seul port du Japon et une seule fois dans une année, ne passe que devant quelques phares, soit devant six feux en entrant à Nagasaki et en en sortant, devant six feux en entrant à Koké et en en sortant et devant douze feux en entrant à Yokohama et en en sortant, tandis que, dans une période de quatre mois les navires, désignés dans le tableau F sous le nom de paquebots-poste, passeraient sur leurs différentes routes devant les mêmes signaux maritimes, les uns plus de trente fois, d'autres plus de quatre-vingts fois et d'autres encore plus de cent-cinquante fois. Il paraîtrait donc juste que les bateaux de la première catégorie payassent moins que ceux de la dernière, ou, en d'autres termes, que le montant des taxes imposées fût dans une certaine mesure proportionnel à l'avantage retiré de la présence des signaux. Il semblerait cependant d'après le tableau F que l'établissement des taxes projetées a été calculé sur un principe tout opposé et qu'on se proposerait de taxer un navire qui profite moins des signaux plus lourdement que celui qui en bénéficie davantage. C'est ce qui semble résulter des chiffres suivants qui ont été empruntés du tableau F précité (exercice finissant au 30 Juin 1881):

Total des tonneaux entrés.....668 636
Total des droits proposés158 888 yens.

| | Nombre de tonneaux. | Droits proposés. yens | Montant par tonneau. yen sens |
|--|---------------------|--------------------------|----------------------------------|
| 1° Tonnage des Paquebots-poste..... | 329 896 | 40 096 | 0,12,15 |
| 2° Tonnage des Navires entrant plus d'une fois dans l'année | 192 843 | 45 844 | 0,23,77 |
| 3° Tonnage des Navires n'entrant qu'une fois dans l'année | 145 897 | 72 948 | 0,50 |
| Totaux | 668 634 | 158 888 | |

Ainsi donc, il résulterait de la proposition du Gouvernement Japonais que les navires, qui retirent les plus grands avantages du système d'éclairage et qui fréquen-

tent continuellement les ports ouverts, seraient ceux qui auraient à payer la taxe la plus modérée, tandis que les navires, qui bénéficient des phares dans une mesure moindre, auraient proportionnellement à payer deux fois autant que les premiers et qu'enfin les bateaux pour lesquels ces signaux sont le moins utiles, c'est-à-dire ceux qui n'entrent dans un port ouvert qu'une fois par an, auraient à payer, d'après la taxe proposée, quatre fois autant que ceux auxquels les phares servent le plus. Le tonnage qui profite le moins des phares est inférieur au quart du tonnage total, tandis que les droits qu'il devrait supporter atteindraient à peu près le chiffre des droits que payerait le reste du tonnage, lequel excède les trois-quarts du total.

En Angleterre, les droits de Phares sont perçus d'après le nombre des feux devant lesquels le navire a passé. Sir Harry Parkes ne veut pas proposer de faire adopter cette règle par le Gouvernement Japonais, qui pourrait se trouver embarrassé pour faire les calculs nécessaires à l'arrivée de chaque bâtiment. Mais il maintient que le montant du revenu que le Gouvernement Japonais désire retirer pourrait être prélevé dans de plus justes proportions que celles qui ont été proposées. Il pense que la taxe sur les navires n'entrant qu'une fois dans l'année ne devrait pas dépasser la moitié de la taxe payable une fois tous les quatre mois par les navires qui entrent fréquemment dans les ports.

Selon son opinion, les bâtiments japonais, qui voyagent entre les ports ouverts et qui bénéficient du système d'éclairage dans une plus grande mesure que les navires du commerce étranger, devraient aussi contribuer à l'entretien des feux. Ces navires ne circulent pas seulement entre les ports ouverts, mais aussi entre tous les autres ports du Japon. Le compte-rendu des Douanes pour l'exercice finissant le 30 Juin 1881 porte le nombre de ces bâtiments à 264 Vapeurs jaugeant 381 240 tonneaux et à un voilier jaugeant 443 tonneaux. Mais aucune mention ne semble avoir été faite de ces navires dans le tableau F. Ceci ne peut être qu'un oubli; car Sir Harry Parkes présume que le Gouvernement Japonais ne propose pas que ces navires soient admis à l'usage gratuit de tous les feux, tant des ports ouverts que de ceux qui ne le sont pas, aux frais des bâtiments du commerce étranger, ou que ceux-ci soient taxés pour subvenir seuls aux frais d'entretien des feux des ports non ouverts, dont l'entrée leur est expressément interdite.

M. Shioda, ayant dans la dernière séance établi une comparaison entre les droits de phares et de port de l'Angleterre et ceux dont on propose la perception au Japon, a cité à l'appui le port de Liverpool, où, a-t-il dit, un droit de 60 cents par tonneau est perçu. Sir Harry Parkes fait remarquer que la comparaison n'est pas exacte, parce que la taxe anglaise, à laquelle il est fait allusion, comprend encore d'autres droits que ceux de phares, et il croit comprendre que le tarif soumis actuellement à la discussion de la Conférence n'a trait qu'à ces derniers.

En Angleterre, les tarifs de droits de phares varient beaucoup pour chaque navire et dans chaque port, selon le nombre des feux devant lesquels le navire a passé. Dans quelques cas, la taxe n'est que de 1 cent par tonneau et, d'après les tableaux officiels, qu'il a l'honneur de déposer sur le bureau de la Conférence, la taxe la plus élevée n'atteint jamais en réalité le chiffre de 20 cents. Ces droits perçus indistinctement sur les navires anglais et étrangers sont constamment remaniés, réduits et établis de façon à fournir les fonds nécessaires à l'entretien des phares.

En ce qui concerne l'exemple cité de Liverpool, Sir Harry Parkes fait remarquer que les droits de port prélevés sur les navires arrivant d'Asie ou d'Amérique sont actuellement de 1 s. 11½ d. par tonneau, soit environ cinquante cents, mais cette taxe, en outre des droits de phares, comprend également ceux de port, de dock, de quai et de bateaux de sauvetage, ce qui réduit les droits de phares présentement en vigueur à un peu moins de 3 d., soit six cents par tonneau.

Il croit devoir répéter qu'il serait difficile en pratique d'établir une distinction entre les bateaux-poste et les autres navires, car tout bâtiment portant la malle n'hésitera pas à réclamer les privilèges qu'on a proposé d'accorder aux paquebots-poste. Il estime aussi que, si ces derniers navires, en raison des services qu'ils rendent au public par le transport des courriers, doivent avoir quelques privilèges, les frais dérivant de ces mêmes privilèges devraient être couverts par le public ou par le Gouvernement auquel les services sont rendus et non au moyen d'une taxe additionnelle imposée sur les navires qui ne jouiraient point d'un traitement privilégié. Le taux proposé pour les navires n'entrant dans un port ouvert qu'une seule fois dans l'année lui paraît élevé à l'excès. Il craint que cette taxe n'ait pour effet d'éloigner complètement du Japon ceux des bâtiments à vapeur qui y viennent actuellement soit pour faire du charbon, soit pour chercher du fret, soit pour y déposer une partie de leur chargement en se rendant en Chine. Un grand nombre des navires qui ne font qu'une entrée dans l'année sont des bateaux appartenant à cette catégorie, et on peut constater également, d'après le tableau F, que le nombre des bateaux ne faisant qu'une visite annuelle dans un port ouvert ne s'élève pas à moins de 179 sur un total de 269 navires faisant le commerce étranger du Japon. Toute diminution sensible dans le nombre des navires n'entrant qu'une fois par année affecterait par conséquent d'une manière sérieuse le total du rendement de la taxe de tonnage. Il pense que tous ces droits de tonnage doivent être prélevés de façon à attirer le mouvement de la navigation sur les côtes du Japon plutôt qu'à l'en détourner et, enfin, que la difficulté d'obtenir des chargements complets dans les ports du Japon, comparée à la facilité avec laquelle ces chargements peuvent être obtenus en Chine, constitue un élément qui ne devrait pas être perdu de vue dans ces calculs.

M. Bingham exprime son étonnement de trouver la question des droits de phares appelée en ce moment, tandis qu'il avait compris que l'examen du tarif venait à l'ordre du jour. La proposition émise par Sir Harry Parkes lui est si complètement nouvelle qu'il voudrait la voir formulée par écrit avant de donner son opinion à ce sujet. Cependant il est disposé à accepter le principe d'égalité de traitement pour tous les navires. Les côtes du Japon sont de peu d'étendue, le commerce étranger est limité, et toute cette question des droits de phares et de tonnage est relativement de peu d'importance. Selon lui, le Gouvernement Japonais a le droit d'établir telles taxes de tonnage qu'il juge convenable, sans qu'aucune Puissance étrangère ait le droit de lui demander à quelle destination il entend appliquer les fonds ainsi obtenus. Car c'est là une question que chaque nation indépendante doit en toute justice pouvoir décider elle-même. Néanmoins si le Gouvernement Japonais préfère accepter quelqu'une des modifications proposés par Sir Harry Parkes, il ne fera aucune objection; mais, avant de formuler une opinion sur les

mérites du nouveau plan, il voudrait pouvoir en examiner les termes exprimés par écrit. Relativement à l'objection opposée par Sir Harry Parkes que les navires faisant le commerce étranger ne devraient point payer pour les avantages dont jouissent les bâtiments du cabotage, il est d'avis qu'aucune Puissance étrangère ne saurait discuter le droit du Gouvernement Japonais de réglementer les taxes du commerce de cabotage de la façon qui, dans son esprit, lui paraît la plus opportune. Il fait remarquer que les propositions faites par le Gouvernement Japonais ne concernent que les droits payables par les navires allant à l'étranger.

Le Délégué du Japon appuie la suggestion que Sir Harry Parkes veuille bien formuler ses vues par écrit. Il comprend parfaitement la difficulté qu'il y a de faire une distinction entre les paquebots-poste et les bateaux ordinaires, et il reconnaît juste de frapper de droits uniformes tous les navires indistinctement. On a essayé d'évaluer les droits d'après le principe adopté en Angleterre, où les droits sont calculés d'après le nombre des feux devant lesquels le bâtiment a passé. Ce procédé a été trouvé quelque peu compliqué et d'une application difficile; il obligerait, en outre, à percevoir les droits à chaque entrée. Aussi, pour éviter les inconvénients qui en résulteraient, on a jugé plus simple de n'exiger le paiement de la taxe qu'une fois tous les quatre mois. La raison pour laquelle on a consenti une réduction de 10 sens par tonneau en faveur des paquebots-poste est que ces derniers auraient à payer les droits plus souvent que les autres, et il a paru équitable d'en abaisser le taux à leur égard. Il profite de l'occasion pour déclarer qu'il n'attache pas grande importance à conserver la distinction entre les paquebots-poste et les navires ordinaires, et ne voit aucune objection à modifier, si c'était jugé nécessaire, ses propositions primitives, pourvu que les droits perçus soient suffisants pour subvenir aux frais d'entretien des feux. Il estime qu'un taux moindre que celui prélevé en Chine aurait pour effet naturel d'attirer la marine marchande des ports de la Chine.

Le Chargé d'Affaires de France accepte également le principe d'une augmentation des droits de phares et de tonnage. Il fait remarquer que, en considération des services exceptionnels rendus par les bateaux-poste, le Gouvernement Japonais avait été le premier à trouver équitable de traiter ces navires d'une façon privilégiée, en les grevant de taxes moindres que celles imposées aux autres bâtiments. Cette faveur paraît d'autant plus justifiée qu'elle n'est qu'une compensation aux charges considérables qui incombent aux bateaux-poste et que n'ont point à supporter les autres navires, ainsi qu'une juste rémunération des avantages qu'ils procurent au Japon en créant des relations régulières et sûres entre ses ports et les pays étrangers. Il espère voir les Délégués admettre cette distinction qui ne porte nullement atteinte à l'égalité de traitement des diverses marines: ne pas l'admettre serait, au contraire, établir une inégalité de situation au préjudice des bateaux-poste, astreints à un service strictement régulier; qui les oblige à prendre la mer à date fixe, quel que soit l'état de leur chargement. Dans tous les cas, M. Tony Conte ne saurait renoncer pour les bateaux-poste de sa nation à un traitement privilégié admis par le Gouvernement Japonais lui-même. Aussi quels que soient les droits sur lesquels la Conférence tombe d'accord, le Chargé d'Affaires de France demande que les paquebots-poste français soient dégrevés d'un cinquième des droits pesant sur les autres bâtiments.

Le Chargé d'Affaires de France est, du reste, le premier à admettre que tous les navires des lignes postales jouissent du traitement qu'il croit devoir réclamer pour les navires postaux français.

M. Van der Pot propose d'établir un taux d'environ 20 sens par tonneau, perceptible sur chaque entrée. Ce moyen remédierait beaucoup à l'inégalité de traitement que Sir Harry Parkes a signalée comme devant exister entre les navires qui n'entrent qu'une fois par an et les paquebots-poste qui entrent fréquemment. Comme concession aux paquebots-poste réguliers, il propose qu'aucun navire de cette classe n'aura à payer plus de six entrées par an, même tout en arrivant plus de six fois au port.

Après un court échange d'observations, M. de Eisendecker propose de renvoyer la question à une Commission composée des Délégués des Puissances dont les intérêts sont principalement en jeu. Cette proposition reçoit l'approbation générale.

Sir Harry Parkes fait observer que, avant de lever la séance, il est nécessaire de revenir à la question douanière. A la réunion du 16 Mars, le Président a distribué aux Délégués un projet de tarif en les priant de l'examiner. Cet examen a été fait avec tout le soin et toute l'attention possible et il a donné lieu à un projet de contre-proposition, qu'il soumet aujourd'hui au Gouvernement Japonais, de la part de ses Collègues. Le Président a déclaré qu'il espérait retirer un revenu de 4 000 000 yens. D'après les prévisions du projet de tarif élaboré par les Délégués étrangers, ce revenu s'élèvera à environ 3 300 000 yens. Si, cependant, on comprend dans les calculs les frais grevant les marchandises, comme faisant partie de la valeur sur laquelle porteront les droits de douane, le rendement prévu par les Délégués étrangers atteindra probablement le chiffre de 3 500 000 yens et se rapprochera par conséquent de bien près du chiffre donné par le Président.

Le but, que toutes les parties intéressées désirent voir atteint, est d'obtenir la plus grande somme de revenus compatible avec l'expansion naturelle du commerce. Il est persuadé que ce résultat ne saurait être obtenu avec un tarif plus élevé que celui qui est présenté par les Délégués étrangers.

Le Chargé d'Affaires de Russie dit que, pour sa part, il n'a aucune objection à faire valoir contre le projet de tarif soumis à la Conférence par le Gouvernement Impérial Japonais. Ce tarif lui paraît être modéré et acceptable. Le Gouvernement qu'il a l'honneur de représenter n'a, au Japon, aucun intérêt commercial de quelque importance et ne saurait, dans les présentes négociations par rapport au tarif, poursuivre qu'un but de conciliation. Dans cet ordre d'idées, M. le Baron Rosen se déclare prêt à adhérer à toute proposition qui, en tenant un juste compte des intérêts et des légitimes désirs du Gouvernement Impérial Japonais, aussi bien que de ceux des autres Puissances signataires des Traités, tendrait à établir la base d'une entente de nature à paraître acceptable à toutes les parties intéressées.

M. Shioda répond qu'il est très-heureux de recevoir les contre-propositions qui viennent d'être soumises à la Conférence et qui sont l'expression des vues des Puissances signataires représentées. Il fait remarquer que le montant approximatif du revenu produit par le nouveau tarif proposé serait d'environ 3 300 000 yens, ou, si les frais grevant les marchandises étaient compris dans la valeur taxable, d'à peu près 3 500 000 yens, somme inférieure de 500 000 yens aux 4 000 000 yens que

promettrait de produire le projet de tarif du Gouvernement Japonais. En présence de cette différence et de ce fait qu'il reste encore dans le tarif quelques articles demandant un examen plus complet, M. Shioda désire ajourner à une autre séance toute déclaration définitive sur cette matière. Il reste convaincu que, malgré cette différence dans le montant du rendement qu'on se propose d'obtenir, la Conférence est en bonne voie pour arriver à une entente sur le tarif. Il est heureux de constater, une fois de plus, que le résultat favorable qui a déjà été atteint est dû, à un haut degré, à l'esprit de conciliation qui n'a cessé d'animer, dès le début, les délibérations de la Conférence. Il est persuadé que tous les Délégués sont unanimes à reconnaître les services signalés rendus par Sir Harry Parkes et par M. Zappe dans l'étude de la question du tarif, ainsi que le tact dont ils ont fait preuve en conciliant les intérêts divers de tant de Puissances. Il remercie sincèrement les Délégués pour le travail qu'ils se sont imposé dans l'examen de cette question. Il réserve la réponse finale sur les points non encore définis jusqu'au retour de M. Inouye, alors que les contre-propositions présentées aujourd'hui auront été sérieusement étudiées par le Gouvernement Japonais.

La séance est levée à cinq heures.

| | |
|---------|--------------------------------|
| Signé : | Harry S. Parkes. |
| | (English text.) |
| 鹽 | John A. Bingham. |
| 田 | (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. |