

RÈGLEMENTS COMMERCIAUX.

PROJET MODIFIÉ

Dans les Règlements qui suivent, lorsque le mot "port" est employé sans autre indication particulière, il sera compris dans le sens de port où une Douane est établie.

Les mots "navire" ou "vaisseau" signifieront tous navires quelconques sans égard à leur équipement et à leur grandeur, qu'ils soient japonais ou étrangers, à l'exception de toutes jonques japonaises et de tous navires caboteurs japonais inférieurs à 30 tonneaux.

Le mot "capitaine" indiquera celui qui, dans le moment présent, a ou prend la charge ou le commandement du navire, abstraction faite de son titre réel.

Le mot "marchandises" s'appliquera à tous les biens se trouvant à bord à l'exception des bagages des passagers et des provisions du navire.

Les "bagages des passagers" signifieront les objets qui sont à leur usage personnel, et, les "approvisionnements du navire", les objets de subsistance et de consommation à bord.

Lorsque le mot "importateur" est employé, il sera pris comme comprenant aussi bien les propriétaires des marchandises importées que les consignataires et leurs agents respectifs.

Le mot "exportateur" sera pris comme indiquant les propriétaires des marchandises exportées aussi bien que les expéditeurs ou leurs agents respectifs; si un délai est exprimé par une limite d'heures ou de jours, les dimanches et les jours fériés observés par la Douane seront exclus; si c'est par une limite de mois ou d'années, ces jours fériés seront compris.

PROJET PRIMITIF

Dans les Règlements qui suivent, lorsque le mot "port" est employé sans autre indication particulière, il sera compris dans le sens de port ouvert au commerce étranger ou de port accessible.

Les mots "navire" ou "vaisseau" signifieront les navires japonais faisant le commerce entre le Japon et les ports étrangers et tout navire étranger, excepté les vaisseaux de guerre et les navires étrangers affrétés et employés par des sujets japonais en conformité avec les dispositions des Règlement pour l'Affrètement de navires étrangers.

Le mot "capitaine" indiquera celui qui pour le moment présent a ou prend la charge ou le commandement du navire, abstraction faite de son titre réel.

Le mot "marchandises" s'appliquera à tous les biens se trouvant à bord d'un navire, à l'exception des bagages des passagers et des provisions du navire.

Les "bagages des passagers" signifieront les objets qui sont à leur usage personnel, et, les "approvisionnements du navire", les objets de subsistance et de consommation à bord.

Lorsque le mot "importateur" est employé, il sera pris comme comprenant aussi bien les propriétaires des marchandises importées que les consignataires et leurs agents respectifs.

Le mot "exportateur" sera pris comme indiquant les propriétaires des marchandises exportées aussi bien que les expéditeurs ou leurs agents respectifs; quand un délai est exprimé par une limite d'heures ou de jours, les jours fériés observés par la Douane sont exclus; si c'est par une

OBSERVATIONS : On propose que les articles X, XVI, XXIII, XXXVII du Projet primitif soient ôtés des Règlements commerciaux et insérés dans la nouvelle Convention de Commerce.

Ces articles, tels qu'ils sont modifiés, sont placés à la fin de ce document.

On appelle l'attention sur l'Article XXXV du Projet modifié. Cet article étant une addition ne figure pas dans le Projet primitif.

L'article XXXVI du Projet original n'étant plus en accord avec le nouvel état de choses proposé, on désirerait le supprimer entièrement et l'insérer dans la Convention de commerce, article F.

On propose que les trois dernières lignes de la Préface du Projet primitif soient transportées à la Convention Commerciale, article II.

limité de mois ou d'années, ces jours fériés seront compris.

Le "yen" dont mention est faite, est le présent yen d'argent au titre de $\frac{900}{1000}$ et du poids de 416 grains.

ARTICLE I.

Les autorités de la Douane auront le droit de placer des préposés à bord de tout navire arrivant dans un port, et le capitaine devra répondre, autant que possible, à toutes les questions qui pourront lui être adressées par le préposé de la Douane venu à bord relativement au navire, à la cargaison, aux passagers, à l'équipage ou au voyage, et il devra remplir les blancs dans le registre dont le préposé est muni.

Les préposés de la Douane auront un libre accès dans toutes les parties du navire et pourront rester à bord jusqu'au débarquement complet de toutes les marchandises se trouvant à bord ou jusqu'au départ du navire. Ils auront aussi la faculté de fermer à clef ou par des scellés, les écoutilles ou autres ouvertures de la cale, et de mettre sous clef ou sous scellés, marquer ou mettre autrement en sureté, les marchandises qui se trouveront à bord du navire; de plus, ils seront traités avec égards et il leur sera fourni un logement d'une commodité raisonnable selon les moyens à bord.

Le refus ou la négligence de la part du capitaine d'un navire de satisfaire aux dispositions de cet article ou à l'une ou l'autre d'elles, rendra ce capitaine passible d'une amende n'excédant pas 25 yen.

ARTICLE II.

Dans les 48 heures après l'arrivée d'un navire dans un port, le capitaine doit présenter aux autorités de la Douane dans les heures réglementaires, le récépissé du Consul de sa nationalité constatant qu'il

(702)

ARTICLE I.

Les autorités de la Douane auront le droit de placer des préposés à bord de tout navire arrivant dans un port, et le capitaine dudit navire doit répondre autant que possible, à toutes les questions qui peuvent lui être adressées par le préposé de la Douane venu à bord relativement audit navire, à la cargaison, aux passagers, à l'équipage ou au voyage, et il devra remplir les blancs dans le registre dont le préposé est muni.

Les préposés de la Douane auront un libre accès dans toutes les parties du navire et peuvent rester à bord jusqu'au débarquement complet de toutes les marchandises se trouvant à bord ou jusqu'au départ du navire. Ils auront aussi la faculté de fermer à clef ou par des scellés, les écoutilles ou autres ouvertures de la cale, et de mettre sous clef ou sous scellés, marquer ou mettre autrement en sureté, les marchandises qui se trouveront à bord de ce navire; de plus, ils seront traités avec civilité et il leur sera fourni un logement d'une commodité raisonnable selon les moyens à bord.

Le refus ou la négligence de la part du capitaine d'un navire de satisfaire aux dispositions de cet article ou à l'une ou l'autre d'elles, rendra ce capitaine passible d'une amende de 25 yen.

ARTICLE II.

Dans les 48 heures après l'arrivée d'un navire dans un port, le capitaine doit présenter aux autorités de la Douane le récépissé du Consul de sa nationalité constatant qu'il a déposé au consulat les

a déposé au consulat les papiers de bord; à défaut du consul de la nationalité du navire dans le port, ou si le navire est sous pavillon japonais, le capitaine déposera lesdits papiers de bord à la Douane. Sur ce, il expédiera le navire à l'entrée en Douane, en présentant un écrit, dûment signé et certifié par lui exact, portant le nom et la nationalité du navire, son tonnage, le nom du port d'où il est venu, le jour qu'il est parti, le jour et l'heure de son arrivée, le nombre et s'il en est requis, les noms des passagers et le nombre des hommes de l'équipage. En même temps le capitaine doit déposer aux autorités de la Douane, un manifeste écrit de la cargaison énonçant les marques, numéros, la quantité et une description des colis et de leur contenu ainsi qu'ils sont désignés dans le connaissement, et, s'ils sont connus, les noms des consignataires; il certifiera, autant qu'il le sache, que les détails du manifeste sont exacts et le signera. Une liste des provisions se trouvant à bord, signée par le capitaine, doit aussi être déposée avec le manifeste.

ARTICLE III.

Lorsqu'un navire restera dans un port moins de 48 heures (non compris les dimanches et jours fériés) sans ouvrir ses écoutilles et qu'un navire sera obligé de relâcher dans un port par suite de mauvais temps ou faute d'approvisionnements, il ne sera pas requis que ces navires soient expédiés en Douane à l'entrée ni que les droits de tonnage ou de phares soient payés, en tant qu'ils ne seront pas engagés dans le commerce. Mais le capitaine devra informer de son arrivée le Surintendant de la Douane et devra payer, au lieu des droits de tonnage et de phares, la somme de 15 yen

papiers du bord du navire; à défaut du consul de la nationalité du navire dans le port, ou si le navire est sous le pavillon Japonais, le capitaine déposera les papiers du bord à la Douane. Sur ce, il expédiera le navire à l'entrée en Douane, en présentant un écrit, dûment signé et certifié par lui exact, portant le nom et la nationalité du navire, son tonnage, le nom du port d'où il est venu, le jour où il est parti, le jour et l'heure de son arrivée, le nombre et s'il en est requis, les noms des passagers et le nombre des hommes d'équipage. Au même moment, le capitaine doit déposer aux autorités de la Douane, un manifeste écrit de la cargaison énonçant les marques, numéros, la quantité et une description des colis et de leur contenu ainsi qu'il est désigné dans le connaissement, et, s'ils sont connus, les noms des consignataires, il certifiera que les détails du manifeste sont exacts et signera le manifeste. S'il y a deux ou plus de deux ports de déchargement, le manifeste contiendra des listes séparées des marchandises à décharger à chaque port. Une liste des provisions se trouvant à bord, signée par le capitaine, doit aussi être déposée avec le manifeste.

ARTICLE III.

Les dispositions de l'article précédent s'appliqueront à tout navire (les navires en détresse exceptés) qui n'aura pas quitté un port dans les 48 heures de son mouillage, bien qu'il n'ait été débarqué, embarqué ni transbordé aucune marchandise.

Lesdites dispositions ainsi que les autres dispositions de ces Règlements, s'appliqueront aussi aux navires qui quittent un port dans les 48 heures de leur mouillage et qui ne débarquent, n'embarquent ni ne transbordent de cargaison, et ne débarquent ni n'embarquent de passagers ou de malles, si ce n'est

(703)

comme un droit à la Douane, ce dont sera exempt tout navire en détresse.

ARTICLE IV.

Tout capitaine qui manquera à faire à la Douane, dans le délai prescrit à l'article II des présentes, l'expédition à l'entrée de son navire telle qu'elle est requise, payera une amende n'excédant pas 60 *yen* par chaque période de 24 heures ou fraction de 24 heures pendant laquelle il manquera à faire cette expédition.

ARTICLE V.

S'il est découvert une erreur dans le manifeste, elle peut être corrigée dans les 48 heures de son dépôt sans paiement de droits ; mais pour, chaque changement ou inscription ultérieure qui sera fait dans le manifeste après ce temps, il sera payé un droit de 3 *yen*.

Si des marchandises faisant partie de la cargaison d'un navire se trouvent omises sur le manifeste ou si elles y sont inexactement décrites, le capitaine du navire payera une amende d'une somme égale à la valeur des marchandises ainsi omises ou inexactement décrites.

Néanmoins cette amende ne sera pas encourue s'il est prouvé, à la satisfaction du Surintendant de la Douane ou du tribunal jugeant la cause, que l'omission ou la description inexacte n'a pas été faite volontairement ni dans une intention frauduleuse. Dans ce cas, on peut corriger le manifeste de la manière ci-dessus prescrite.

que le capitaine de tels navires n'aura pas à présenter le manifeste de la cargaison et la liste de provisions à bord, ni à payer les droits de tonnage et de phares. Au lieu de ces droits, le capitaine de tout navire se trouvant dans cette condition, payera la somme de 25 *yen* comme droits à la Douane.

ARTICLE IV.

Tout capitaine qui manquera à faire à la Douane, dans le délai prescrit à l'article II des présentes, l'expédition à l'entrée de son navire telle qu'elle est requise, payera une amende de 60 *yen* par chaque période de 24 heures ou fraction de 24 heures pendant laquelle il manquera à faire cette expédition.

ARTICLE V.

S'il est découvert une erreur dans le manifeste, elle peut être corrigée dans les vingt-quatre heures du dépôt du manifeste, sans le paiement de droits, mais par chaque changement ou entrée postérieure dans le manifeste qu'on fera après ce temps, il sera payé un droit de 3 *yen*.

Si des marchandises faisant partie de la cargaison d'un navire se trouvent omises sur le manifeste ou si elles y sont incorrectement décrites, le capitaine du navire payera une amende d'une somme égale à la valeur des marchandises ainsi omises ou inexactement décrites.

Néanmoins cette amende ne sera pas encourue s'il est prouvé, à la satisfaction du Surintendant des Douanes ou du tribunal jugeant la cause, que l'omission ou la description inexacte n'a pas été faite avec intention ou avec dessein frauduleux. Dans ce cas, on peut corriger le manifeste de la manière ci-dessus prescrite.

ARTICLE VI.

Lorsqu'un navire a été dûment expédié en Douane à l'entrée, comme il est prescrit à l'article II ci-dessus, les autorités de la Douane délivreront un permis d'ouvrir les écoutilles. Ce permis sera mis sous les yeux du préposé de la Douane à bord, lequel enlèvera de suite les sceaux de la Douane des écoutilles et de tout autre endroit contenant de la cargaison, qui aura été fermé ou scellé. Commencer le déchargement, sans avoir obtenu ce permis, briser ou détacher volontairement, les sceaux ou les fermetures sur les écoutilles ou autres parties du navire où il y a de la cargaison avant que le permis de la Douane ait été obtenu et montré au préposé à bord, ainsi qu'il est ci-dessus ordonné, rendra le capitaine passible d'une amende n'excédant pas 100 *yen*.

ARTICLE VII.

Il ne sera débarqué ni embarqué aucune marchandise ailleurs qu'aux lieux indiqués par les autorités de la Douane.

Il ne sera débarqué, chargé ou transbordé aucune marchandise les dimanches ou jours fériés, ni entre 6 heures du soir et 6 heures du matin, n'importe quel jour, entre le 1^{er} Mars et le 1^{er} Octobre, ni entre 5 heures du soir et 7 heures du matin, n'importe quel jour, du 1^{er} Octobre au 1^{er} Mars, sauf par permission spéciale des autorités de la Douane, qui pourront réclamer un droit raisonnable pour le service supplémentaire ainsi accompli.

Aux jours et heures ci-dessus désignés, les écoutilles et toutes les autres parties du navire où se trouvera de la cargaison, peuvent être fermées par les autorités de la Douane, et si, sans autorisation légitime, quelqu'un ouvre une entrée, brise ou enlève un sceau, une marque, serrure ou attache qu'auraient apposés lesdites auto-

ARTICLE VI.

Lorsqu'un navire a été dûment expédié en Douane à l'entrée, comme il est prescrit à l'article II ci-dessus, les autorités de la Douane délivreront un permis d'ouvrir les écoutilles. Ce permis sera mis sous les yeux du préposé de la Douane à bord, lequel enlèvera de suite les sceaux de la Douane des écoutilles et de tout autre endroit contenant de la cargaison, qui aura été fermé ou scellé. Commencer le déchargement, sans avoir obtenu ce permis, briser ou détacher volontairement, les sceaux ou les fermetures sur les écoutilles ou autres parties du navire où il y a de la cargaison avant que le permis de la Douane ait été obtenu et montré au préposé à bord, ainsi qu'il est ci-dessus ordonné, rendra le capitaine passible d'une amende de 100 *yen*.

ARTICLE VII.

Il ne sera débarqué ni embarqué aucune marchandise ailleurs qu'aux lieux indiqués par les autorités de la Douane. Toute infraction à cette disposition assujettira les marchandises, à l'égard desquelles l'infraction a été commise, à être saisies et confisquées par les autorités de la Douane.

Il ne sera débarqué, chargé ou transbordé aucune marchandise les dimanches ou jours fériés, ni entre 6 heures du soir et 6 heures du matin, n'importe quel jour, entre le 1^{er} Mars et le 1^{er} Octobre, ni entre 5 heures du soir et 7 heures du matin, n'importe quel jour, du 1^{er} Octobre au 1^{er} Mars, sauf par permission spéciale des autorités de la Douane, qui pourront réclamer un droit de 10 *yen* par heure pour le service supplémentaire ainsi accompli.

Aux jours et heures ci-dessus désignés, les écoutilles et toutes les autres parties

rités de la Douane, non-seulement la personne qui commet l'infraction mais aussi le capitaine du navire seront passibles d'une pénalité n'excédant pas 100 *yen*, à moins qu'il ne soit prouvé, à la satisfaction du tribunal devant lequel l'infraction sera jugée, que l'acte dont il s'agit a été le résultat d'un accident et qu'il n'a pas été fait volontairement.

ARTICLE VIII.

L'importateur de marchandises désirant les débarquer doit faire et signer, à cet effet, une demande aux autorités de la Douane, en y énonçant son propre nom, le nom du navire dans lequel les marchandises ont été importées, les marques, les numéros, le contenu ainsi que la valeur des colis et en y déclarant que cet énoncé est exact.

Cette demande doit être accompagnée de la facture originaire de chaque consignation de marchandises ou d'un duplicata de cette facture, lequel doit être une copie de la note originaire des marchandises, et elle doit contenir un énoncé complet du lieu où elles ont été achetées ou fabriquées et le prix qu'elles ont coûté ainsi que les frais de transport, de commission et d'assurance. Cette facture doit être accompagnée d'une copie que les autorités de la Douane retiendront. Après comparaison faite, l'original sera rendu à l'importateur.

Si l'on trouve la demande et la facture satisfaisantes, les autorités de la Douane livreront à l'importateur un permis de débarquement. Sur la présentation de ce permis au préposé de la Douane à bord du navire sur lequel les marchandises sont chargées, celles-ci peuvent être dé-

du navire où se trouvera de la cargaison, peuvent être fermées par les autorités de la Douane, et si, sans autorisation légitime, quelqu'un ouvre une entrée ou brise ou enlève un sceau, une marque, serrure ou attache qu'auraient apposée lesdites autorités de la Douane, non-seulement la personne qui commet l'infraction mais aussi le capitaine du navire seront passibles d'une pénalité de 100 *yen*, à moins qu'il ne soit prouvé, à la satisfaction du tribunal devant lequel l'infraction est jugée, que l'acte dont il s'agit a été le résultat d'un accident et qu'il n'a pas été fait volontairement.

ARTICLE VIII.

L'importateur de marchandises désirant les débarquer devra faire et signer, à cet effet, une demande aux autorités de la Douane, énonçant son propre nom, le nom du navire dans lequel les marchandises ont été importées, les marques, les numéros, le contenu et la valeur des colis et déclarant que cet énoncé est exact.

Cette demande doit être accompagnée de la facture originaire de chaque consignation de marchandise ou d'un duplicata de cette facture, lequel doit être une copie de la note originaire des marchandises, et doit contenir un énoncé complet du lieu où elles ont été achetées ou fabriquées et le prix qu'elles ont coûté ainsi que les frais de transport, de commission et d'assurance. Cette facture doit être accompagnée d'une copie que les autorités de la Douane retiendra. Après comparaison faite, l'original sera rendu à l'importateur.

Si l'on trouve la demande et la facture satisfaisantes, les autorités de la Douane livreront à l'importateur un permis de débarquement. Sur la présentation de ce permis au préposé de la Douane à bord du navire sur lequel les marchandises sont chargées, celles-ci peuvent être déchargées et après qu'elles ont été dûment examinées et timbrées à la Douane et que

chargées et après qu'elles ont été dûment examinées et timbrées à la Douane et que les droits en ont été acquittés conformément au tarif des importations, l'importateur peut en prendre livraison.

Si la facture ainsi qu'elle est ci-dessus décrite n'est pas produite ou si l'absence n'en est pas expliquée d'une manière satisfaisante, il sera permis au propriétaire de débarquer les marchandises sur le paiement des droits déterminés par les autorités de la Douane; mais l'excédant des droits ainsi payés, s'il y en a, sera remboursé si le propriétaire des marchandises produit la facture originaire ou son duplicata, comme il est dit plus haut, dans un délai de 100 jours à partir de celui où les droits ont été payés.

ARTICLE IX.

Les préposés de la Douane peuvent examiner en tout ou en partie les marchandises passées à la Douane pour l'exportation ou l'importation: ils peuvent aussi en vérifier la quantité, en les pesant, les mesurant ou les jaugeant, en totalité ou en partie. Cet examen se fera à l'endroit désigné à cet effet sans retard inutile, et les colis seront rétablis par les autorités de la Douane dans leur condition originaire, en tant que cela soit possible et raisonnable.

les droits ont été acquittés conformément au tarif des importations, l'importateur peut en prendre livraison.

Si la facture ainsi qu'elle est ci-dessus décrite n'est pas produite ou si l'absence n'en est pas expliquée d'une manière satisfaisante, il sera permis au propriétaire de débarquer les marchandises sur le paiement des droits déterminée par les autorités de la Douane; mais les droits ainsi payés en excès, s'il y en a, seront remboursés si le propriétaire des marchandises produit la facture originaire ou son duplicata comme il est dit plus haut, dans un délai de 60 jours de celui où les droits ont été payés.

ARTICLE IX.

Les préposés de la Douane peuvent examiner en tout ou en partie les marchandises passées à la Douane pour l'exportation ou pour l'importation: ils peuvent aussi en vérifier la quantité, en les pesant, les mesurant ou les jaugeant, en totalité ou en partie. Cet examen se fera à l'endroit désigné à cet effet, sans retard inutile et les colis seront rétablis par les autorités de la Douane dans leur condition originaire, en tant que cela est raisonnable et possible.

ARTICLE X.

Les droits d'importation *ad valorem* seront calculés d'après le coût des marchandises au lieu où elles ont été achetées, produites ou fabriquées, en y ajoutant les frais d'assurance, de commission et de transport du lieu où elles ont été achetées, produites ou fabriquées jusqu'au port de déchargement. La somme ainsi obtenue sera considérée comme la valeur des marchandises sur laquelle seront payés les droits prescrits dans le tarif.

ARTICLE X.

Si les autorités de la Douane considèrent comme insuffisante la valeur des marchandises qui sont sujettes à des droits *ad valorem* conformément au principe établi dans l'article.....de la convention telle qu'elle est déclarée par l'importateur ou l'exportateur, et si l'importateur ou l'exportateur décline le paiement des droits demandés, les autorités de la Douane auront alors le droit d'annoncer dans les 24 heures de l'examen desdites marchandises, leur intention de les acheter au prix déclaré par ledit importateur ou exportateur, avec une addition de 5 pour cent, et le prix d'achat sera payé dans les 5 jours à partir du jour de cette annonce. Il est entendu que dans ces cas il ne sera pas perçu de droits.

ARTICLE XI.

Si les autorités de la Douane considèrent comme insuffisante la valeur des marchandises sujettes à des droits *ad valorem*, telle qu'elle est déclarée par l'importateur, ou l'exportateur et qu'en même temps elles refusent d'exercer leur droit de les acheter à la valeur déclarée, elles auront le droit, dans les 24 heures de l'examen des marchandises, de requérir une évaluation par deux experts, dont l'un sera nommé par elles-mêmes et l'autre par l'importateur ou l'exportateur. La nomination desdits experts se fera dans les 24 heures qui suivent la demande des autorités de la Douane pour l'évaluation, et l'inspection des marchandises en contestation se fera par les experts qui rendront leur décision aussi tôt que possible après leur nomination et jamais plus tard que 3 jours après qu'une évaluation a été demandée. Si la valeur des marchandises, sujette aux droits, telle qu'elle est déterminée par les experts, excède de plus de 10 pour cent celle déclarée par l'importateur ou l'ex-

ARTICLE XI.

Si les autorités de la Douane considèrent comme insuffisante la valeur des marchandises sujette à des droits *ad valorem*, telle qu'elle est déclarée par l'importateur ou l'exportateur, elles auront le droit d'annoncer, dans les 24 heures de l'examen desdites marchandises, leur intention de les acheter au prix déclaré par ledit importateur ou exportateur, avec une addition de 5 pour cent, et le prix d'achat sera payé dans les 5 jours de celui de cette annonce. Il est entendu que dans ces cas il ne sera pas perçu de droits.

ARTICLE XII.

Si les autorités de la Douane considèrent comme insuffisante la valeur des marchandises sujette à des droits *ad valorem*, telle qu'elle est déclarée par l'importateur ou l'exportateur, et qu'en même temps elles refusent d'exercer leur droit de les acheter à la valeur déclarée, elles auront le droit, dans les 24 heures de l'examen des marchandises, de requérir une évaluation par deux experts, dont l'un sera nommé par elles-mêmes et l'autre par l'importateur ou l'exportateur. La nomination desdits experts se fera dans les 24 heures qui suivent la demande des autorités de la Douane pour l'évaluation, et l'inspection des marchandises en contestation se fera par les experts qui rendront leur décision aussitôt que possible après leur nomination et jamais plus tard que 3 jours après qu'une évaluation a été demandée. Si la valeur des marchandises sujette aux droits, telle qu'elle est déterminée par les experts, excède de plus de 5 pour cent celle déclarée par l'importateur ou l'exportateur, le coût

portateur, le coût de l'expertise sera à la charge de ce dernier qui payera aussi les droits d'après la valeur ainsi évaluée.

Mais, si la valeur ainsi déterminée n'est que de 10 pour cent ou moins au-dessus de la valeur déclarée par l'importateur ou l'exportateur, celui-ci payera les droits d'après la valeur des marchandises ainsi qu'elle a été évaluée et les frais de l'expertise seront supportés par les autorités de la Douane.

Dans le cas où les deux experts ne s'accorderaient pas, l'affaire sera référée à un tiers arbitre, qui sera choisi par les experts, aussitôt que possible après qu'ils auront manqué à s'accorder et sa décision sera définitive. Si les experts ne peuvent pas s'accorder sur les choix d'un tiers arbitre, celui-ci sera nommé par le Tiji du district. La décision du tiers arbitre, quant à la valeur des marchandises, sujette aux droits, sera rendue dans les trois jours de son choix ou de sa nomination.

ARTICLE XII.

Si l'importateur ou l'exportateur après qu'une inspection a été demandée comme il est disposé dans l'article précédent, désire prendre livraison des marchandises, soit avant que l'inspection ait eu lieu, soit avant que la décision des experts ou du tiers arbitre ait été donnée, il peut le faire à toute époque, après avoir déposé aux autorités de la Douane des échantillons qui seront choisis par elles-mêmes, si elles le requièrent, ainsi que des garanties qu'elles trouveront suffisantes pour les droits et les frais de l'inspection, garanties qui ne devront pas excéder deux fois le montant des droits réclamés par la Douane.

Lorsque la décision a été donnée, tout excédant qui reste en sus de cet argent déposé sera rendu à l'importateur ou à

de l'expertise sera à la charge de ce dernier qui payera aussi les droits d'après la valeur ainsi évaluée.

Mais, si la valeur ainsi déterminée n'est que de 5 pour cent ou moins de 5 pour cent au-dessus de la valeur déclarée par l'importateur ou l'exportateur, celui-ci payera les droits d'après la valeur des marchandises ainsi qu'elle a été évaluée et les frais de l'expertise seront partagés entre les autorités de la Douane et l'importateur ou l'exportateur.

Dans le cas où les deux experts ne s'accorderaient pas, l'affaire sera référée à un tiers arbitre, qui sera choisi par les experts, aussitôt que possible après qu'ils auront manqué à s'accorder et sa décision sera définitive. Si les experts ne peuvent pas s'accorder sur les choix d'un tiers arbitre, celui-ci sera nommé par le Gouverneur ou le Préfet. La décision du tiers arbitre, quant à la valeur des marchandises sujette aux droits, sera rendue dans les trois jours de son choix ou de sa nomination.

ARTICLE XIII.

Si l'importateur ou l'exportateur après qu'une inspection a été demandée comme il est disposé dans l'article précédent, désire prendre livraison des marchandises, soit avant que l'inspection ait eu lieu, soit avant que la décision des experts ou du tiers arbitre ait été donnée, il peut le faire à toute époque, après avoir déposé aux autorités de la Douane des échantillons qui seront choisis par elles-mêmes, si elles le requièrent, ainsi que des garanties qu'elles trouveront suffisantes pour les droits et pour les frais de l'inspection sous la forme d'un dépôt d'argent ou d'une obligation portant clause pénale avec deux ou plusieurs cautions, le tout approuvé par le Surintendant de la Douane, sans que la somme d'argent déposée ou l'obligation doive excéder deux fois le

l'exportateur, déduction faite du montant des droits à payer, comme il est prescrit à l'article précédent, ainsi que des frais de l'expertise si, d'après les dispositions de l'article précédent, ils sont à sa charge.

Tant que le résultat de l'expertise est pendant, les marchandises dont on ne prend pas livraison en vertu des dispositions précédentes seront emmagasinées par les autorités de la Douane, aux risques de l'importateur ou de l'exportateur, lequel sera passible des frais d'assurance. Toutefois les frais d'emmagasinage et autres seront supportés par la Partie contre laquelle la décision des experts, ou du tiers arbitre aura été donnée.

ARTICLE XIII.

Si des contestations surviennent entre les autorités de la Douane et l'importateur ou l'exportateur, relativement à la qualité ou à la désignation de marchandises qu'on passe à la Douane et qui sont sujettes à des droits spécifiques, on agira de la même manière qu'il est prescrit dans les deux articles précédents à l'égard de marchandises sujettes à des droits *ad valorem*; il est entendu que le droit de demander une expertise de marchandises appartiendra également à l'une ou à l'autre des parties.

ARTICLE XIV.

Sur les marchandises importées, qui auront été avariées pendant le voyage, une réduction équitable de droits sera accordée à raison de leur détérioration. Il en sera

montant des droits réclamés par la Douane.

Lorsque la décision a été donnée, tout excédant qui reste en sus de cet argent déposé sera rendu à l'importateur ou à l'exportateur, déduction faite du montant des droits à payer, comme il est prescrit à l'article précédent, ainsi que des frais de l'expertise si, d'après les dispositions de l'article précédent, ils sont à sa charge. De même, et dans la même mesure, quand une obligation a été donnée, les autorités de la Douane se feront payer par l'importateur ou l'exportateur ou par les garants de l'obligation, selon le cas, le montant des droits et les frais de l'inspection; sur quoi l'obligation sera annulée.

Tant que le résultat de l'expertise est pendant, les marchandises dont on ne prend pas livraison en vertu des dispositions précédentes seront emmagasinées par les autorités de la Douane, aux risques de l'importateur ou de l'exportateur, lequel sera passible de tous frais de magasinage et d'assurance.

ARTICLE XIV.

Quant aux cas où des contestations surviennent entre les autorités de la Douane et l'importateur ou l'exportateur, relativement à la qualité ou à la désignation de marchandises qu'on passe à la Douane et qui sont sujettes à des droits spécifiques, on agira de la même manière tel qu'il est prescrit dans les deux articles précédents à l'égard de marchandises sujettes à des droits *ad valorem*; il est entendu que le droit de demander une expertise de marchandises appartiendra également à l'une ou à l'autre des parties.

ARTICLE XV.

Sur les marchandises importées, qui auront été avariées pendant le voyage, une réduction équitable de droits sera accordée à raison de leur détérioration.

de même dans le cas de coulage. S'il survient des contestations au sujet du montant de cette réduction, elles seront réglées de la manière prescrite dans les articles XI, XII et XIII. Les expertises nécessaires dans de tels cas se feront sans retard inutile et la décision des experts ou du tiers arbitre sera rendue aussitôt que possible.

S'il survient des contestations au sujet du montant de cette réduction, elles seront réglées de la manière prescrite dans les articles XII et XIV. Les expertises nécessaires dans de tels cas se feront sans retard inutile et la décision des experts ou du tiers arbitre sera rendue aussitôt que possible.

ARTICLE XVI.

Tout paiement à la Douane doit être opéré en *yen* d'argent. Lorsque la valeur sujette à des droits de marchandises importées au Japon est portée en monnaie étrangère, les droits seront calculés sur cette valeur ramenée au *yen* d'argent, d'après les tables de valeurs comparées du *yen* d'argent et de la monnaie étrangère préparées par l'Hôtel Impérial des Monnaies, comme il est ci-dessous disposé.

La valeur de la monnaie étrangère exprimée en *yen* d'argent, sera celle du métal pur de cette monnaie au titre légal et la valeur des monnaies au titre légal en circulation chez les diverses Puissances ayant des Traités, comparée au *yen* d'argent, sera calculée semi-annuellement par le Directeur de l'Hôtel Impérial des Monnaies et sera proclamée par le Ministre des Finances le 1^{er} Mars et le 1^{er} Septembre de chaque année comme le titre légal pour les six mois à partir des et après les 1^{er} Avril et 1^{er} Octobre qui suivent, respectivement.

Pour atteindre le but de ces Règlements il sera considéré, lorsque la valeur sujette à des droits de marchandises importées est exprimée en argent étranger, sans spécifier si cet argent est de la monnaie ou du papier-monnaie, que cette valeur ainsi exprimée est dans la monnaie métallique au titre légal du pays de l'achat, de la production ou de la fabrication des marchandises.

ARTICLE XV.

Toutes marchandises déclarées dans le manifeste pour l'importation qui ne sont pas débarquées dans les 30 jours de l'arrivée du navire dans le port, peuvent être débarquées et emmagasinées par les autorités de la Douane et si les droits et frais desdits transport et emmagasinage ne sont pas acquittés dans les trois mois après que les marchandises auront été ainsi débarquées et emmagasinées, elles peuvent être vendues par les autorités de la Douane et le produit en être affecté à l'acquittement des susdits droits et frais. L'excédant, s'il y en a, sera remis à l'importateur des marchandises sur demande adressée par lui à cet effet.

Si ces marchandises sont d'une nature explosive, inflammable ou sujettes à périr, ou si elles consistent en bétail vivant, les autorités de la Douane peuvent, après que ces marchandises ou bétail ont été débarqués, les vendre de suite, et on agira au sujet du produit de la vente, de la manière prescrite dans cet article.

ARTICLE XVI.

Les marchandises d'une nature explosive ou inflammable ne pourront être débarquées ou embarquées qu'aux endroits désignés à cet effet par les autorités japonaises.

ARTICLE XVII.

Les compagnies et maisons de commerce qui désirent avoir leurs propres pontons ou gabarres dans un port devront adresser leur demande aux autorités de la Douane pour en obtenir la permission et

(712)

ARTICLE XVII.

Toutes marchandises déclarées dans le manifeste pour l'importation qui ne sont pas débarquées dans les 30 jours de l'arrivée du navire dans le port, qu'elles soient encore chargées dans ce navire ou qu'elles aient été transbordées sur un ponton ou dans une gabarre, peuvent être débarquées et emmagasinées par les autorités de la Douane aux risques de l'importateur et si les frais desdits transport et emmagasinage ainsi que ceux de fret (s'ils n'ont pas été payés) et d'assurance et les droits de douane ne sont pas acquittés dans les trois mois après que les marchandises auront été ainsi débarquées et emmagasinées, elles peuvent être vendues par les autorités de la Douane et le produit en être affecté à l'acquittement des susdits frais. On disposera de l'excédant, s'il y en a, comme il est édicté dans les Règlements des Magasins Publics.

Si ces marchandises sont d'une nature explosive, inflammable ou sujettes à périr, ou si elles consistent en bestiaux vivants, les autorités de la Douane peuvent, après que ces marchandises ou bestiaux ont été débarqués, les vendre de suite, et on agira au sujet du produit de la vente, de la manière prescrite dans cet article.

ARTICLE XVIII.

Les marchandises d'une nature explosive ou inflammable ne pourront être débarquées ou embarquées si ce n'est aux endroits désignés à cet effet par les autorités de la Douane.

ARTICLE XIX.

Aucun bateau ou véhicule, aucun porteur ne sera employé pour le débarquement, le déchargement ou le transbordement de marchandises, ni pour l'embarquement ou le débarquement des passagers

des pontons et gabarres seront soumis aux dispositions de ces Règlements, en tant qu'elles y soient applicables. Les autorités de la Douane peuvent placer des préposés à bord de ces pontons ou gabarres et lesdits préposés auront, à l'égard de ces pontons et gabarres et des marchandises qui y sont chargées, tout le pouvoir qu'ils auraient à l'égard de navires ordinaires. Un droit raisonnable n'excédant pas les frais occasionnés par lesdits préposés, sera payé à la Douane par les propriétaires des pontons ou gabarres pour les services de ces préposés.

ARTICLE XVIII.

Lorsqu'on voudra transborder de la cargaison d'un navire sur un autre, la demande d'un permis de transbordement devra être adressée à la Douane et sur l'exhibition de ce permis aux préposés de la Douane à bord desdits navires, le transbordement pourra s'effectuer conformément audit permis.

des navires, et aucun navire, ponton ou gabarre ne sera employé pour l'emmagasinage des marchandises, sans avoir d'abord été autorisé à cet effet par le Gouvernement japonais, en conformité avec les Règlements portés par les autorités japonaises pour l'autorisation et l'emploi de tels bateaux, véhicules, pontons, etc. dans les divers ports ouverts et accessibles. Les compagnies et maisons de commerce qui désirent avoir leurs propres pontons ou gabarres dans un port devront adresser leur demande aux autorités de la Douane pour la permission à cet effet, et ces pontons et gabarres seront sujets aux dispositions de ces Règlements, aussi bien qu'à celles des Règlements dont mention est faite plus haut, en tant qu'elles sont applicables. Les autorités de la Douane peuvent placer des préposés de la Douane à bord de ces pontons ou gabarres et lesdits préposés auront, à l'égard de ces pontons et gabarres et des marchandises qui y sont chargées, tout le pouvoir qu'ils auraient au cas de navires ordinaires. Un droit raisonnable sera payé à la Douane par les propriétaires des pontons ou gabarres pour les services de ces préposés.

ARTICLE XX.

Lorsqu'on voudra transborder de la cargaison d'un navire sur un autre, la demande d'un permis de transbordement devra être adressée à la Douane et sur l'exhibition de ce permis aux préposés de la Douane à bord desdits navires, le transbordement pourra s'effectuer en conformité avec ce permis.

Dans le cas où une compagnie de paquebots-poste serait autorisée à maintenir dans un port un ponton ou une gabarre pour l'emmagasinage de cargaisons, il ne sera pas exigé de permis pour le transbordement de marchandises des navires de cette compagnie sur son ponton ou sur sa gabarre. Néanmoins, ces trans-

(713)

bordements ne seront jamais effectués que sous la surveillance des préposés à bord du navire qui transborde et du ponton ou de la gabarre, respectivement. Pour le débarquement ou le transbordement de marchandises de ces pontons ou gabarres, les Règlements de la Douane seront pleinement observés.

ARTICLE XIX.

Si quelqu'un embarque ou tente d'embarquer, débarque ou tente de débarquer des marchandises prohibées ou qui n'auront pas été dûment passées à la Douane de la manière prescrite par ces Règlements, ou transborde ou tente de transborder de la cargaison sans en avoir obtenu le permis de la Douane, ces marchandises pourront être saisies et confisquées par les autorités japonaises.

Si dans un colis de marchandises on trouve cachés des articles prohibés ou soumis aux droits qui ne sont pas énoncés dans la facture, ces objets seront confisqués ainsi que le colis et la totalité de son contenu. Néanmoins, s'il est démontré à la satisfaction du Surintendant de la Douane ou du tribunal devant lequel la cause est jugée, que la présence de ces objets soumis à des droits dans un colis contenant d'autres marchandises, résulte d'une erreur ou d'une inadvertance, et ne vient pas d'une intention frauduleuse de la part de l'importateur ou de l'exportateur, ni les articles, ni le colis dont il est question, ne seront confisqués.

ARTICLE XX.

Toutes marchandises destinées à être exportées seront passées à la Douane avant d'être embarquées. La demande de permis

(714)

ARTICLE XXI.

Si quelqu'un embarque ou tente d'embarquer, débarque ou tente de débarquer des marchandises prohibées ou qu'on n'aura pas dûment passées à la Douane de la manière prescrite par ces Règlements, ou transborde ou tente de transborder de la cargaison pour le transbordement de laquelle il n'a pas été obtenu de permis de la Douane (sauf comme il est disposé dans l'article précédent), ces marchandises peuvent être saisies et confisquées par les autorités japonaises. Si dans un colis de marchandises on trouve cachés des objets prohibés, ces objets ainsi que le colis et son contenu seront saisis et confisqués.

Si dans un colis de marchandises on trouve cachés des objets soumis aux droits qui ne sont pas énoncés dans la facture, ces objets seront confisqués ainsi que le colis et la totalité de son contenu. Néanmoins, s'il est démontré, à la satisfaction du Surintendant de la Douane ou du tribunal devant lequel la cause est jugée, que la présence de ces objets sujets à des droits dans un colis contenant d'autres marchandises, résulte d'une erreur ou d'une inadvertance, et ne vient pas d'une intention frauduleuse de la part de l'importateur, ou de l'exportateur, ni les articles ni les colis dont il est question, ne seront confisqués.

ARTICLE XXII.

Toutes marchandises destinées à être exportées seront passées à la Douane avant d'être embarquées. La demande de permis

mis d'embarquement sera faite par écrit et énoncera le nom du navire dans lequel les marchandises doivent être exportées, les marques et numéros des colis et la quantité, la description et la valeur de leur contenu. L'exportateur certifiera par écrit que la demande est exacte et y signera son nom. Sur ce, les marchandises ayant été dûment examinées et timbrées et les droits ayant été acquittés en conformité avec le tarif des exportations, un permis d'embarquement sera délivré à l'exportateur qui le montrera au préposé de la Douane à bord du navire, lorsque les marchandises y seront chargées.

d'embarquer se fera par écrit et énoncera le nom du navire dans lequel les marchandises vont être exportées, les marques et numéros des colis et la quantité, la description et la valeur de leur contenu. L'exportateur certifiera par écrit que la demande est exacte et y signera son nom. Sur ce, les marchandises ayant été dûment examinées et timbrées et les droits ayant été acquittés en conformité avec le tarif des exportations, un permis d'embarquement sera délivré à l'exportateur qui le montrera au préposé de la Douane à bord du navire, lorsque les marchandises y seront chargées.

ARTICLE XXIII.

Les marchandises produites ou fabriquées à l'étranger réimportées au Japon après en avoir été exportées, payeront les droits d'importation en conformité avec le tarif, bien que les droits aient été payés sur ces marchandises lorsqu'elles ont été d'abord importées,

Les marchandises produites ou fabriquées au Japon ramenées de pays étrangers au Japon, payeront des droits *ad valorem* de cinq (5) pour cent.

Lorsque des marchandises produites ou fabriquées à l'étranger et qui ont été retirées de la garde et du contrôle de la Douane, sont, dans les deux ans de la date de leur importation, exportées du Japon à un pays étranger, il sera permis que ces marchandises passent par la Douane franches de droits d'exportation, et l'importateur aura le droit, en outre, de recevoir un drawback de quatre-vingt-dix (90) pour cent des droits déjà payés, pourvu que tous les frais sur ces marchandises dus à la Douane, aient été acquittés, qu'elles soient exportées de bonne foi à un pays étranger; qu'elles soient ainsi exportées dans les barriques, caisses, coffres, boîtes, malles ou colis dans lesquels elles ont été premièrement

(715)

importées, sans avoir été ouvertes ou déballées depuis leur importation; que le permis d'importation originaire accompagne la demande d'un drawback de droits; que lesdites marchandises soient soumises, au moment de leur exportation à l'examen et à l'inspection que les autorités de la Douane trouveront nécessaires pour établir leur identité avec les marchandises décrites dans le permis d'importation; et en outre, qu'il ne soit payé aucun drawback de droits à tout autre qu'à l'importateur des marchandises ou à son agent.

Lorsque des marchandises sont exportées comme il est ci-dessus disposé, l'importateur ou son agent remettra au Surintendant de la Douane une obligation portant clause pénale avec un ou plusieurs garants, à la satisfaction de ce dernier, laquelle obligation promettra que lesdites marchandises ne seront débarquées dans aucun port du Japon. Ladite obligation sera résiliée et le montant du drawback des droits sera payé à l'importateur ou à son agent sur la production d'un certificat des autorités de la Douane du port de débarquement portant que lesdites marchandises ont été dûment débarquées et passées à la Douane de ce port.

Si les marchandises ainsi exportées sont débarquées ou si on tente de les débarquer dans un port quelconque du Japon, sans le paiement des droits, elles seront sommairement confisquées par les autorités de la Douane et en outre il sera fait versement au Gouvernement du Japon, de la pénalité de l'obligation portant clause pénale prévue plus haut.

ARTICLE XXI.

Toute personne qui signera une fausse déclaration ou un faux certificat dans l'intention de tromper les autorités de la Douane, sera passible d'une amende n'excedant pas 200 yen.

(716)

ARTICLE XXIV.

Toute personne qui signera une fausse déclaration ou un faux certificat dans l'intention de tromper les autorités de la Douane, sera passible d'une amende n'excedant pas 200 yen. Si cette décla-

ration ou ce certificat porte incorrectement la quantité ou la qualité de marchandises passées à la Douane pour l'importation ou pour l'exportation, ou contient un autre énoncé inexact quelconque, par lequel le paiement des droits ou d'une partie des droits puisse être évité ou par lequel le fisc du Japon puisse être autrement frustré, la personne qui le présentera aux autorités de la Douane perdra par confiscation, en addition des droits imposés, une somme égale à la valeur des marchandises.

ARTICLE XXV.

Il n'est pas nécessaire que les provisions destinées à la subsistance de l'équipage et des passagers d'un navire pendant le voyage, soient entrées à la Douane, mais elles peuvent être embarquées après examen par les préposés de la Douane.

Les autres provisions à l'usage des navires ne peuvent être débarquées ou embarquées qu'après qu'on aura obtenu un permis, sur une demande faite à la Douane de la manière ordinaire et sur le paiement des droits exacts.

Il ne sera requis aucune entrée à la Douane pour les effets des passagers, lesquels pourront être débarqués ou embarqués après qu'ils auront été examinés par les préposés de la Douane; mais si parmi ces effets il se trouve des marchandises prohibées ou soustraites aux droits, elles seront saisies et confisquées par les autorités japonaises.

ARTICLE XXVI.

Lorsque le capitaine d'un navire désirera faire l'expédition en Douane à la sortie, il fera par écrit sa demande d'expédition et remettra aux autorités de la Douane un manifeste d'exportation qui contiendra des détails semblables à ceux portés sur le manifeste d'importation. Là-dessus, les autorités de la Douane

(717)

ARTICLE XXII.

Il ne sera requis aucune entrée à la Douane pour les approvisionnements à l'usage des navires, de l'équipage ou des passagers, ni pour les effets de ces derniers, lesquels pourront toujours être débarqués ou embarqués après qu'ils auront été examinés par les préposés de la Douane.

ARTICLE XXIII.

Lorsque le capitaine d'un navire désirera faire l'expédition en douane à la sortie, il fera par écrit sa demande d'expédition et remettra aux autorités de la Douane un manifeste d'exportation qui contiendra des détails semblables à ceux portés sur le manifeste d'importation. Là-dessus, les autorités de la Douane délivreront un

certificat d'expédition à la sortie et rendront le récépissé du consul pour les papiers de bord du navire; ces deux documents devront être livrés au Consulat avant que les papiers soient rendus au capitaine. S'il n'y a pas de Consul de la nationalité du navire ou si le navire est sous pavillon japonais, les autorités de la Douane, en accordant le permis d'expédition à la sortie, rendront les papiers de bord au capitaine.

Si un navire ne peut pas quitter le mouillage dans les 24 heures, le capitaine fera à la Douane un rapport du fait à moins qu'il n'en soit empêché par un mauvais temps. Si un navire reste dans le port plus de 24 heures après qu'il a été autorisé à sortir, sans en avertir les autorités de la Douane, le capitaine payera une amende de 10 *yen* par chaque fois 24 heures ou par chaque fraction de 24 heures pendant lesquelles il restera après le délai limité plus haut.

Il ne sera pas accordé de permis de sortie tant que des droits ou amendes payables par le navire n'auront pas été payés ou qu'ils n'auront pas été assurés par le dépôt d'une somme d'argent à la Douane ou par une obligation des agents du navire portant clause pénale; mais dans chaque cas où le capitaine ferait un dépôt d'argent ou que ses agents présenteraient une garantie suffisante, le navire sera nécessairement autorisé à partir.

Si un navire quitte un port sans avoir été expédié en Douane à la sortie, de la manière prescrite dans cet article, le capitaine, le propriétaire ou l'agent sera passible d'une pénalité n'excédant pas 200 *yen*.

délivreront un certificat d'expédition à la sortie et rendront le récépissé du consul pour les papiers de bord du navire; ces deux documents devront être livrés au Consulat avant que les papiers soient rendus au capitaine. Dans les cas où il n'y a pas de Consul de la nationalité du navire ou si le navire est sous le pavillon japonais, les autorités de la Douane, en accordant le permis d'expédition à la sortie, rendront les papiers de bord du navire au capitaine. Lorsqu'une expédition en Douane à la sortie a été faite de cette façon, le navire quittera le port dans les 24 heures après que le permis d'expédition à la sortie a été accordé.

Si un navire ne peut pas quitter le mouillage dans le délai ainsi limité, le capitaine fera à la Douane un rapport du fait et obtiendra la permission du Surintendant de la Douane, de rester dans le port. Si un navire reste dans le port plus de 24 heures après qu'il a été autorisé à sortir, sans en avoir préalablement obtenu la permission, le capitaine payera une amende de 15 *yen* par chaque fois 24 heures ou par chaque fraction de 24 heures pendant lesquelles il restera après le délai limité plus haut.

Il ne sera pas accordé de permis de sortie tant que des droits payables par le navire n'auront pas été payés ou qu'ils n'auront pas été assurés par le dépôt d'une somme d'argent à la Douane ou d'une obligation portant clause pénale avec un ou plusieurs garants agréés par le Surintendant de la Douane.

Si une accusation d'infraction à ces Règlements ou aux Règlement des ports contre un navire quelconque est pendante dans un tribunal, le Surintendant n'accordera pas audit navire de permis de sortie, à moins qu'il n'ait été officiellement informé par le juge du tribunal saisi de la cause, qu'une garantie suffisante, soit d'une somme d'argent déposée, soit d'une obligation portant une clause

pénale comme il est dit ci-dessus, a été fournie audit tribunal, pour satisfaire au jugement qui pourra être rendu relativement à cette infraction.

Si un navire quitte un port sans avoir été expédié en Douane à la sortie, de la manière prescrite dans cet article, le capitaine, le propriétaire ou l'agent sera passible d'une pénalité de 200 *yen*.

ARTICLE XXIV.

Si on désire charger ou décharger de la cargaison après que le navire aura été expédié à la sortie de la manière exposée dans l'article précédent, le navire devra être de nouveau admis à l'entrée et quand il sera prêt à partir, il devra de nouveau être expédié à la sortie.

Mais le navire ne sera pas requis de payer les droits de tonnage pour cette nouvelle entrée.

ARTICLE XXV.

Les bateaux à vapeur peuvent être expédiés en Douane à l'entrée aussi bien qu'à la sortie, le même jour ou au même moment. Dans le manifeste des importations, il suffit d'énumérer les objets à débarquer ou à transborder dans le port d'entrée. Lorsque le capitaine ne se trouve pas en mesure de présenter le manifeste d'exportation à la Douane, il est permis à l'agent de la compagnie des bateaux à vapeur de le faire dans les 48 heures du départ du navire.

Les navires autres que des bateaux à vapeur peuvent, de la manière ci-dessus prescrite être expédiés en Douane à l'entrée aussi bien qu'à la sortie, le même jour ou au même moment, pourvu que le Surintendant de la Douane juge à propos de le faire.

ARTICLE XXVII.

Si on désire charger ou décharger de la cargaison après que le navire aura été expédié à la sortie de la manière posée dans l'article précédent, le navire devra être de nouveau admis à l'entrée et quand il sera prêt à partir, il devra de nouveau être expédié à la sortie.

Mais le navire ne sera pas requis de payer les droits de tonnage à cause de cette nouvelle entrée.

ARTICLE XXVIII.

Les bateaux-poste peuvent être expédiés en Douane à l'entrée aussi bien qu'à la sortie, le même jour ou au même moment. Dans le manifeste des importations, il suffit d'énumérer les objets à débarquer ou à transborder dans le port d'entrée. Lorsque le capitaine ne se trouve pas en mesure de présenter le manifeste d'exportation à la Douane, il est permis à l'agent de la compagnie des bateaux-poste, de le faire dans les 24 heures du départ du navire.

Les navires autres que des bateaux-poste peuvent, de la manière ci-dessus prescrite, être expédiés en Douane à l'entrée aussi bien qu'à la sortie, le même jour ou au même moment, pourvu que le Surintendant de la Douane juge à propos de le faire.

ARTICLE XXIX.

Lorsque, par suite du mauvais temps ou d'un danger quelconque ou pour procéder à des réparations, un navire est obligé de relâcher dans un port, le capitaine doit, dans les 24 heures de son arrivée, faire un rapport des circonstances au Surintendant des Douanes, et sur la permission de celui-ci, il ne sera pas requis que ce navire soit expédié en Douane à l'entrée ni que les droits de tonnage soient payés.

ARTICLE XXVI.

Les navires qui ont besoin de réparations, peuvent débarquer leurs cargaisons à cet effet sans payer de droits. Toutes les marchandises ainsi débarquées resteront sous la garde des autorités de la Douane et tous les frais équitables d'emmagasinage, de manutention et de surveillance seront payés par le capitaine. Cependant, si une partie quelconque de la cargaison vient à être vendue, les droits fixés par le tarif seront payés sur la partie ainsi vendue, et le navire, s'il est exempt, en vertu de l'article III, d'une expédition en Douane à l'entrée et du paiement des droits de tonnage, devra être expédié à l'entrée, payera lesdits droits et sera, de toute autre manière, soumis aux diverses dispositions de ces Règlements. Il en sera de même lorsque des marchandises seront chargées dans de tels navires.

ARTICLE XXVII.

Si des objets déclarés hors de service ou des fournitures appartenant à des vaisseaux de guerre sont vendus, l'acquéreur payera les droits en conformité avec le tarif.

ARTICLE XXX.

Les navires qui ont besoin de réparations, peuvent débarquer leurs cargaisons à cet effet sans le paiement de droits. Toutes les marchandises ainsi débarquées resteront sous la garde des autorités de la Douane et tous les frais d'emmagasinage, de manutention et de surveillance seront payés par le capitaine. Cependant, si une partie quelconque de la cargaison vient à être vendue, les droits fixés par le tarif seront payés sur la partie ainsi vendue, et le navire, s'il est exempt, en vertu du dernier article précédent, d'une expédition en Douane à l'entrée et du paiement de droits de tonnage, devra être expédié à l'entrée, payera lesdits droits et sera, de toute autre manière, sujet aux diverses dispositions de ces Règlements. Les mêmes règles s'appliqueront lorsque des marchandises seront chargées dans de tels navires.

ARTICLE XXXI.

Lorsque des objets déclarés hors de service ou des fournitures appartenant à des vaisseaux de guerre sont vendus, l'acquéreur payera les droits en conformité avec le tarif.

ARTICLE XXVIII.

Les réclamations des importateurs ou des exportateurs pour des droits payés en excédant ou celles des autorités de la Douane pour des droits qui n'ont pas été payés en entier, ne seront accueillies (sauf dans le cas précédent, comme il est prescrit à l'article VIII des présentes) que lorsqu'elles auront été faites dans les 30 jours de la date du paiement, mais il ne sera accordé à l'importateur ni à l'exportateur aucun remboursement sous la forme de réduction de droits, pour cause de dommages, après que les marchandises auront été une fois passées à la Douane.

ARTICLE XXIX.

Les frais de transport des marchandises au lieu de l'examen et tous les autres frais d'un caractère semblable, seront à la charge de l'importateur ou de l'exportateur.

ARTICLE XXX.

Tous documents requis par ces Règlements, seront écrits sur des formules préparées par la Douane, et rédigés en japonais ou en anglais.

ARTICLE XXXII.

Les réclamations des importateurs ou des exportateurs pour des droits payés en excédant ou celles des autorités de la Douane pour des droits qui n'ont pas été payés en entier, ne seront accueillies (sauf dans le cas précédent, comme il est prescrit à l'article VIII des présentes) que lorsqu'elles ont été faites dans les 30 jours de la date du paiement, mais il ne sera accordé à l'importateur ou à l'exportateur aucun remboursement sous la forme de réduction de droits, à cause de dommages, après que les marchandises ont une fois été passées à la Douane.

ARTICLE XXXIII.

Les frais de transport des marchandises au lieu de l'examen et tous les autres frais d'un caractère semblable, seront à la charge de l'importateur ou de l'exportateur.

ARTICLE XXXIV.

Pour chaque autorisation d'ouvrir les écoutilles et pour chaque permis de sortie, de débarquement, de chargement, ou de transbordement, ou pour tout autre document de la nature d'un permis, ainsi que pour chaque copie d'un tel document, il sera payé un droit de 50 *sen* et pour tout acte spécial ou pour copie dudit acte, un droit de 3 *yen*.

ARTICLE XXXV.

Toutes demandes, tous rapports et autres documents requis par ces Règlements, seront écrits sur des formules en conformité avec celles rédigées par les Douanes.

ARTICLE XXXVI.

L'entrée d'un navire dans un port non ouvert est interdite, excepté dans le cas de navires qui y sont forcés par suite des temps ou d'autres dangers ou de celui de navires qui ont obtenu la permission spéciale du Gouvernement japonais. Cette entrée sera, dans tous les cas, soumise aux ordres des autorités locales. Le capitaine de tout navire qui violerait cette disposition, sera passible d'une amende de 1000 *yen*, et toutes les marchandises déchargées, chargées, débarquées, transbordées ou qu'on aurait tenté de décharger, charger, débarquer ou transborder, seront confisquées ainsi que tous les bateaux, véhicules et moyens de transport dont on se serait servi pour le déchargement, chargement, débarquement ou transbordement de ces marchandises.

ARTICLE XXXVII.

A l'exception de la disposition de l'article.....de la Convention à laquelle ces Règlements sont annexés, les navires étrangers ne s'emploieront pas au cabotage, néanmoins, un navire chargé dans un pays étranger d'une cargaison destinée à deux ou à plusieurs ports du Japon, peut décharger une partie de sa cargaison dans un port et continuer son voyage jusqu'à l'autre ou aux autres ports de destination, dans le but d'y décharger le reste de sa cargaison d'origine, mais il ne pourra pas débarquer d'autres marchandises qui auront pu être prises à bord dans un port ouvert ou accessible quelconque.

ARTICLE XXXI.

Tout l'opium se trouvant à bord d'un vaisseau à son arrivée dans un port, en dehors de celui qui est en transit ou employé comme médicament à bord du navire (dont la provision dans ce cas sera

(722)

Tout l'opium se trouvant à bord d'un vaisseau à son arrivée dans un port, en dehors de celui qui est en transit ou employé comme médicament à bord du navire (dont la provision dans ce cas sera

ARTICLE XXXVIII.

limitée à 3 catties), sera saisi et confisqué par les autorités japonaises.

S'il se trouve à bord d'un navire, de l'opium en transit, le capitaine fera rapport du fait par écrit à la Douane, et les préposés de la Douane à bord, mettront cet opium sous scellés et en prendront la garde jusqu'à ce que le navire quitte le port. Le capitaine d'un navire ayant à bord de l'opium en transit qui manque à faire rapport du fait, sera passible d'une amende n'excédant pas 200 *yen*.

Tout l'opium passé ou qu'on aura tenté de passer en contrebande, sera confisqué et outre cette confiscation, toute personne qui passera ou tentera de passer de l'opium en contrebande, payera une amende de 20 *yen* par chaque catty ou fraction de catty qu'elle aura ainsi passé ou tenté de passer en contrebande.

L'opium pur destiné à l'usage médicinal ne pourra être importé que par le Gouvernement japonais qui se chargera d'en avoir toujours en réserve, pour l'usage général, une quantité suffisante qui sera débitée par les marchands y autorisés.

ARTICLE XXXII.

Les préposés de la Douane peuvent procéder à des recherches sur toute personne débarquant de ou s'embarquant sur un navire, pourvu que lesdits préposés aient de sérieuses raisons de la soupçonner d'avoir caché sur elle des marchandises prohibées ou soustraites aux droits.

Si, sur une telle personne, il se trouve des marchandises qui n'ont pas été passées à la Douane ou qui sont prohibées, elles seront saisies et confisquées par les autorités japonaises. Mais avant qu'on ne procède à de telles recherches sur quelqu'un, celui-ci peut requérir qu'on le conduise, sans délai inutile, devant le Surintendant de la Douane, lequel, s'il ne voit pas de raison suffisante pour la recherche, le laissera libre; mais autre-

limitée à 3 catties), sera saisi et confisqué par les autorités japonaises.

S'il se trouve à bord d'un navire, de l'opium en transit, le capitaine fera rapport du fait par écrit à la Douane, et les préposés de la Douane à bord, mettront cet opium sous scellés et en prendront la garde jusqu'à ce que le navire quitte le port. Le capitaine d'un navire ayant à bord de l'opium en transit qui manque à faire rapport du fait, sera passible d'une amende de 200 *yen*.

Tout l'opium passé en contrebande ou qu'on aura tenté de passer en contrebande, sera confisqué et outre cette confiscation, toute personne qui passera ou tentera de passer de l'opium en contrebande, payera une amende de 20 *yen* par chaque catty ou fraction de catty qu'elle aura ainsi passé ou tenté de passer en contrebande.

Le Gouvernement japonais seul a le droit exclusif d'importer de l'opium pour les besoins médicaux.

ARTICLE XXXIX.

Les préposés de la Douane peuvent procéder à des recherches sur les personnes se trouvant à bord d'un navire quelconque dans les limites d'un port, ou sur toute personne débarquant de ou s'embarquant sur un navire, pourvu que lesdits préposés aient de sérieuses raisons de soupçonner lesdites personnes d'avoir caché sur elles des marchandises prohibées ou soustraites aux droits.

Si, sur de telles personnes, il se trouve des marchandises qui n'ont pas été passées à la Douane ou qui sont prohibées, elles seront saisies et confisquées par les autorités japonaises. Mais avant qu'on ne procède à de telles recherches sur quelqu'un, celui-ci peut requérir qu'on le conduise, sans délai inutile, devant le

(723)

ment, il ordonnerait les recherches sur lui.

Surintendant des Douanes, lequel, s'il ne voit pas de raison suffisante pour la recherche, le laissera aller; mais autrement, il ordonnera les recherches sur sa personne.

Et si les autorités de la Douane ont de bonnes raisons de soupçonner que des marchandises soustraites aux droits ou prohibées sont recueillies, gardées ou cachées dans une maison quelconque ou dans un autre lieu du port ouvert, ces autorités exposeront les faits au Consul de la nationalité de l'infracteur ou des infracteurs, lequel fera faire sans délai des perquisitions dans les lieux soupçonnés et saisira et livrera aux autorités de la Douane toutes les marchandises soustraites aux droits ou prohibées qu'on y aura trouvées et que ces autorités garderont sujettes à la décision judiciaire du cas. Si les personnes coupables à cet égard, soit comme auteurs principaux, soit comme complices, sont de nationalités différentes, il sera du devoir de leurs consuls respectifs, sur la demande des susdites autorités de la Douane, de prendre, ou collectivement ou séparément, selon le cas, toutes les mesures nécessaires pour la saisie des marchandises en question.

Dans les lieux du Japon autres que les ports ouverts, le droit de perquisition et de saisies ici prévu appartiendra aux Autorités japonaises.

ARTICLE XXXIII.

Tous droits, pénalités et confiscations encourus par l'effet de ces Règlements ou imposés par eux et les responsabilités auxquelles sont exposées les marchandises saisies en vertu de l'autorité de ces présentes peuvent être demandés en justice, poursuivis, déterminés et revendiqués par les autorités de la Douane, au moyen d'une action, d'une information ou d'autre procédure convenable, devant le tribunal ayant juridiction dans l'affaire.

(724)

ARTICLE XL.

Tous les droits, toutes les pénalités et confiscations encourus par l'effet de ces Règlements ou imposés par eux et les responsabilités auxquelles sont exposées les marchandises saisies en vertu de l'autorité de ces présentes, peuvent être demandés en justice, poursuivis, déterminés et revendiqués par les autorités de la Douane, par le moyen d'une action, d'une information ou d'autre procédure convenable, devant le tribunal ayant

Dans tous les cas où la pénalité est la confiscation, le Surintendant de la Douane peut saisir et détenir les marchandises jusqu'à ce qu'une décision ait été prononcée.

Si des marchandises saisies sont d'une nature périssable ou si du bétail est saisi, on peut les vendre aux enchères publiques par l'ordre du Surintendant de la Douane. Le produit, déduction faite des frais, sera gardé en dépôt à la Douane et soumis à toutes les dispositions de cet article.

ARTICLE XXXIV.

Toute infraction à l'une ou à l'autre des dispositions de ces Règlements, à laquelle aucune peine spéciale n'est ci-dessus attachée, peut être punie d'une amende n'excédant pas 200 *yen*.

ARTICLE XXXV.

Les navires de guerre ne seront pas soumis à ces Règlements, ni visités par les officiers de Douane et de Police japonais.

juridiction dans l'affaire.

Dans tous les cas où la pénalité est la confiscation, le Surintendant de la Douane peut saisir et détenir les marchandises jusqu'à ce qu'une décision ait été prononcée. Cependant, si les objets saisis ne sont pas des marchandises prohibées, le Surintendant de la Douane peut les délivrer à leur propriétaire, sur paiement des droits, pourvu que celui-ci dépose à la Douane une somme égale à la valeur des marchandises et à tous les frais encourus, ou bien une obligation portant clause pénale pour cette somme, avec un ou plusieurs garants agréés par le Surintendant des Douanes. Ledit dépôt d'argent ou ladite obligation sera retenu par lui jusqu'à la décision du cas.

Si des marchandises saisies sont d'une nature périssable ou si des bestiaux sont saisis, on peut les vendre aux enchères publiques par l'ordre du Surintendant des Douanes. Le produit, déduction faite des frais, sera gardé en dépôt à la Douane et soumis à toutes les dispositions de cet article.

ARTICLE XLI.

Toute infraction à l'une ou à l'autre des dispositions de ces Règlements, à laquelle aucune peine spéciale n'est ci-dessus attachée, peut être punie d'une amende qui ne sera pas inférieure à 20 *yen*, ni supérieure à 200 *yen*.

ARTICLE XLII.

Le Gouvernement japonais peut adopter de temps en temps les mesures nécessaires, et qui ne sont pas prescrites dans ces Règlements, pour empêcher la contrebande et pour faciliter l'expédition des affaires aux différentes Douanes.

(725)

ARTICLE XXXVI.

Les heures réglementaires de la Douane seront de 9 heures du matin à 5 heures du soir.

Avis des jours fériés observés par la Douane sera donné d'avance chaque année à chaque Douane.

ARTICLE XXXVII.

Les Règlements qui précèdent sont par les présentes expressément substitués aux Règlements commerciaux jusqu'ici en vigueur entre les Gouvernements japonais et.....

Le Gouvernement japonais pourra demander en tout temps, s'il le juge nécessaire, une révision de ces Règlements en vue d'y insérer des modifications et additions telles qu'elles seront suggérées par l'expérience.

ARTICLE XLIII.

Les heures réglementaires de la Douane seront de 9 heures du matin à 5 heures du soir.

Avis des jours fériés observés par la Douane sera donné chaque année en avance, à chaque Douane.

ARTICLE XLIV.

Les Règlements qui précèdent sont par les présentes expressément substitués aux Règlements ayant rapport au contrôle et à l'administration des Douanes et qui ont été jusqu'ici en vigueur entre les Puissances qui ont été parties à la convention à laquelle ces Règlements sont annexés.

ON PROPOSE D'INSÉRER DANS LA CONVENTION
LES ARTICLES SUIVANTS.

A.

Les droits d'importation *ad valorem* seront calculés d'après le coût des marchandises au lieu d'achat, de production ou de fabrication en y ajoutant les frais d'assurance, de commission et de transport du lieu où elles ont été achetées, produites ou fabriquées jusqu'au port de déchargement. La somme ainsi obtenue sera considérée comme la valeur des marchandises sur laquelle seront payés les droits prescrits dans le tarif.

B.

Tout paiement à la Douane doit être opéré en *yen* d'argent ou son équivalent en monnaie japonaise. Lorsque la valeur sujette à des droits de marchandises importées au Japon est portée en monnaie étrangère, les droits seront calculés sur cette valeur ramenée au *yen* d'argent, d'après les tables de valeurs comparatives du *yen* d'argent et de la monnaie étrangère préparées par l'Hôtel Impérial des Monnaies, comme il est ci-dessous disposé.

La valeur de la monnaie étrangère exprimée en *yen* d'argent, sera celle du métal pur de cette monnaie au titre légal et la valeur des monnaies au titre légal en circulation chez les diverses Puissances ayant des Traités, comparée au *yen* d'argent, sera calculée semi-annuellement par le Directeur de l'Hôtel Impérial des Monnaies et sera proclamée par le Ministre des Finances le 1^{er} Mars et le 1^{er} Septembre de chaque année comme le titre légal pour les six mois à partir du 1^{er} Avril et du 1^{er} Octobre qui suivent, respectivement.

Pour atteindre le but ces Règlements il sera considéré, lorsque la valeur sujette à les droits de marchandises importées est exprimée en argent étranger sans spécifier si cet argent est de la monnaie ou du papier-monnaie, que cette valeur ainsi exprimée est dans la monnaie métallique au titre légal du pays d'achat, de production ou de fabrication des marchandises.

C.

Les marchandises produites ou fabriquées à l'étranger réimportées au Japon après en avoir été exportées, payeront les droits d'importation en conformité avec le tarif, bien que les droits aient été payés sur ces marchandises lorsqu'elles ont été d'abord importées.

Les marchandises produites ou fabriquées au Japon et qui y seront retournées de pays étrangers payeront des droits *ad valorem* de cinq (5) pour cent.

D.

Lorsque des marchandises produites ou fabriquées à l'étranger et qui ont été retirées de la garde et du contrôle de la Douane, sont, dans les deux années de la date de leur importation, exportées du Japon à un pays étranger, il sera permis que ces marchandises passent par la Douane franches de droits d'exportation, et l'importateur aura le droit, en outre, de recevoir un certificat de drawback pour le montant des droits déjà payés, pourvu que tous les frais sur ces marchandises dus à la Douane, aient été acquittés, qu'elles soient exportées de bonne foi à un pays étranger; qu'elles soient ainsi exportées dans les barriques, caisses, coffres, boîtes, malles ou colis dans lesquels elles ont été premièrement importées, sans avoir été ouvertes ou déballées autrement que par la Douane ou sur son autorisation; que la demande d'un drawback de droits soit accompagnée du permis d'importation originaire qui sera retenu par les autorités de la Douane; que lesdites marchandises soient soumises, au moment de leur exportation à l'examen et à l'inspection que les autorités de la Douane trouveront nécessaires pour établir leur identité avec les marchandises décrites dans le permis d'importation. Ces certificats de drawback pourront être ou convertis en espèces ou acceptés en tout temps par les autorités de la Douane pour le payement des droits.

E.

Les navires étrangers ne s'emploieront pas au cabotage du Japon, néanmoins, un navire chargé dans un pays étranger d'une cargaison destinée à deux ou à plusieurs ports du Japon, peut décharger une partie de sa cargaison dans un port et continuer son voyage jusqu'à l'autre ou aux autres ports de destination, dans le but d'y décharger le reste de sa cargaison d'origine. Toutefois les navires étrangers pourront transporter leurs cargaisons entre un ou plusieurs des ports suivants: Yokohama, Kobé, Hiogo, Nagasaki, Hakodaté et Niigata.

F.

En addition aux différents ports mentionnés dans l'Art.....le Gouvernement japonais désignera certaines autres localités comme ports pour l'importation et l'exportation des marchandises.

Tout sujet.....qui introduit des marchandises en contrebande ou tente de le faire dans tout autre port ou endroit japonais, sera passible d'une amende n'excédant pas le double de la valeur desdites marchandises qui pourront être elles-mêmes confisquées.

G.

Toutes marchandises importées au Japon par des sujets....., sur lesquelles le droit aura été payé conformément au Tarif annexé à la présente Convention, pourront être, exemptes de droits, expédiées dans un port japonais quelconque; et lorsqu'elles seront transportées à l'intérieur, elles ne seront soumises à aucuns droit de transit, taxe ou accise additionnels, dans un endroit quelconque de l'Empire du Japon.

II.

Le "*yen*" dont mention est faite, dans cette Convention et ses annexes est le *yen* actuel d'argent au titre de $\frac{1000}{10000}$ et du poids de 416 grains.

TRADE REGULATIONS.

AMENDED DRAFT

ORIGINAL DRAFT

Definitions. In the following Regulations, when the term "port" is used, without more particular description, it shall be held to mean a port where a Custom House has been established; the term "ship" or "vessel" shall be held to mean every vessel, no matter what her rig or size, whether Japanese or foreign, except all Japanese junks and Japanese coasting vessels of less than 30 tons; the term "master" shall be held to mean the person for the time being having or taking charge or command of the ship, without regard to his actual title; the term "goods" shall be held to comprise all the goods on board a ship, with the exception of passengers' baggage and ship's stores; "passengers' baggage" shall mean such articles as are for the personal use of passengers; and "ship's stores" shall mean supplies provided for subsistence and consumption on board; when the term "importer" is used, it shall be held to include the owners of goods imported, as well as the consignees and their respective agents; and the term "exporter" shall be held to include the owners of goods exported, as well as the consignors, and their agents, respectively; when time is expressed as limited by the hour or day, Sundays and Customs holidays are excluded; if by the month or year, such holidays are included.

Definitions. In the following Regulations, when the term "port" is used, without more particular description, it shall be held to mean a port open to foreign trade or an accessible port; the term "ship" or "vessel" shall be held to mean Japanese ships trading between Japan and foreign ports and all foreign vessels, except ships of war and foreign vessels chartered and employed by Japanese subjects in accordance with the provisions of the Regulations for the charter of foreign vessels; the term "master" shall be held to mean the person for the time being having or taking charge or command of the ship, without regard to his actual title; the term "goods" shall be held to comprise all the goods on board a ship, with the exception of passengers' baggage and ship's stores; "passengers' baggage" shall mean such articles as are for the personal use of passengers; and "ship's stores" shall mean supplies provided for subsistence and consumption on board; when the term "importer" is used, it shall be held to include the owners of goods imported, as well as the consignees and their respective agents; and the term "exporter" shall be held to include the owners of goods exported, as well as the consignors, and their agents, respectively; when time is expressed as limited by the hour or day, Customs holidays are excluded; if by the month or year, such holidays are included; the yen alluded to is the present silver yen of 900 fineness and 416 grains in weight.

REMARKS: It is proposed that the Articles X, XVI, XXIII, and XXXVII of the original Draft should be taken out of the Trade Regulations and inserted as articles of the New Commercial Convention.

These articles, as amended, will be found at the end of the paper.

Attention is also called to Article XXXV of the amended Draft. This is an addition and does not appear in the original Draft.

As Article XXXVI of the original Draft no longer suits the proposed altered state of things, it is suggested to suppress it altogether and to insert, in the Commercial Convention, Article F.

It is proposed that the last three lines of the preface to the original Draft be transferred to the Commercial Convention, Article H.

ARTICLE I.

Customs officers may be placed on board vessels. The Customs Authorities shall have the right to place Customs officers on board of any ship arriving in a port, and the master of every such ship shall answer, as far as possible, every question relating to the ship, cargo, passengers, crew, or voyage that may be put to him by the Customs officer who boards the ship, and shall fill up the entries in the boarding book.

The Customs officers shall have free access to all parts of the ship, and may remain on board until all the goods laden therein are landed, or until the departure of the ship. They shall also have power to fasten down, and lock, or seal hatchways, or other entrances to the hold, and to lock up, seal, mark, or otherwise secure any goods on board of such ship; they shall, moreover, be treated with civility, and such reasonable accommodation as the ship affords shall be allotted to them.

Refusal or neglect on the part of the master of a ship to comply with the stipulations of this Article, or with any of them, shall render such master liable to a fine not exceeding 25 yen.

ARTICLE II.

Within 48 hours after arrival master must deliver to Customs Consul's receipt for ships papers and manifest of cargo. Within 48 hours after the arrival of a ship in a port, the master shall deliver to the Customs Authorities, during their office hours, the receipt of the Consul of his nationality showing that he has deposited the ship's papers at the Consulate; in the event of there being no Consul of the vessel's nationality in such port, or of the ship being under the Japanese flag, the master shall deposit the ship's papers at the Custom House. He shall then make entry of the ship by handing in a written paper, duly signed and certified by him to be a true statement, giving the name and nationality of the ship, her tonnage, the port whence arrived, the date of sailing, the date and time of arrival, the number and, if required, the names of the passengers, and the number of the

ARTICLE I.

Customs officers may be placed on board vessels. The Customs Authorities shall have the right to place Customs officers on board of any ship arriving in a port, and the master of every such ship shall answer, as far as possible, every question relating to the ship, cargo, passengers, crew, or voyage, that may be put to him by the Customs officer who boards the ship, and shall fill up the entries in the boarding book.

The Customs officers shall have free access to all parts of the ship, and may remain on board until all the goods laden therein are landed, or until the departure of the ship. They shall also have power to fasten down, and lock, or seal hatchways, or other entrances to the hold, and to lock up, seal, mark, or otherwise secure any goods on board of such ship; they shall, moreover, be treated with civility, and such reasonable accommodation as the ship affords shall be allotted to them.

Refusal or neglect on the part of the master of a ship to comply with the stipulations of this Article, or with any of them, shall render such master liable to a fine of 25 yen.

ARTICLE II.

Within 48 hours after arrival master must deliver to Customs Consul's receipt for ships papers and manifest of cargo. Within 48 hours after the arrival of a ship in a port, the master shall deliver to the Customs Authorities the receipt of the Consul of his nationality showing that he has deposited the ship's papers at the Consulate; in the event of there being no Consul of the vessel's nationality in such port, or of the ship being under the Japanese flag, the master shall deposit the ship's papers at the Custom House. He shall then make entry of the ship by handing in a written paper, duly signed and certified by him to be a true statement, giving the name and nationality of the ship, her tonnage, the port whence arrived, the date of sailing, the date and time of arrival, the number and, if required, the names of the passengers, and the number of the crew.

crew. The master shall at the same time deposit with the Customs Authorities a written manifest of his cargo, setting forth the marks, number, quantity, and description of the packages and their contents as they are described in the bill of lading, and, if known, the names of the consignees; he shall, to the best of his knowledge and belief, certify to the correctness of the particulars contained in the manifest, and shall sign his name to the same. A list of the ship's stores signed by the master shall also be filed with the manifest.

ARTICLE III.

Providing for cases of vessels remaining in port for less than 48 hours, and vessels driven into port by distress. Any vessel which remains in Port for less than 48 hours (exclusive of Sundays and holidays) and does not open her hatches, and any vessel driven into port by stress of weather or the want of supplies shall not be required to enter or to pay Tonnage or Light Dues, so long as such vessel does not engage in trade. But the master shall report his arrival to the Superintendent of Customs, and shall, in lieu of Tonnage and Light Dues, pay the sum of 15 yen as a fee to the Customs Department; vessels in distress shall be exempt from the payment of this fee.

ARTICLE IV.

Masters failing to make due entry subject to a fine of 60 yen. Any Master who shall fail to make due entry of his vessel at the Custom House within the time prescribed by Article II hereof shall pay a fine not exceeding 60 yen for each period of 24 hours, or fraction thereof, during which he shall neglect to make entry.

The master shall at the same time deposit with the Customs Authorities a written manifest of his cargo, setting forth the marks, number, quantity, and description of the packages and their contents as they are described in the bill of lading, and, if known, the names of the consignees; he shall certify to the correctness of the particulars contained in the manifest, and shall sign his name to the same. Should there be two or more ports of discharge, the manifest shall contain separate lists of the goods to be discharged at each port. A list of the ship's stores signed by the master shall also be filed with the manifest.

ARTICLE III.

The provisions of the preceding Article shall apply to all ships (vessels in distress excepted) which shall not have left a port within 48 hours of anchoring, even though no cargo may have been landed, shipped, or transhipped.

Provisions of Article II apply to all vessels except vessels leaving port within 48 hours after arrival and not engaging in trade, the masters of which shall not be required to hand in manifest &c. The said provisions, as well as all other provisions of these Regulations, shall also apply to vessels which leave a port within 48 hours of anchoring, and, which do not land, ship, or tranship cargo, or land or take on board passengers or mails, except that the master of such vessels shall not be required to hand in manifests of cargo and lists of ship's stores, or to pay tonnage and light dues. In lieu of the said dues the master of every such vessel shall pay the sum of 25 yen as a fee to the Customs.

ARTICLE IV.

Masters failing to make due entry subject to a fine of 60 yen. Any Master who shall fail to make due entry of his vessel at the Custom House within the time prescribed by Article II hereof shall pay a fine of 60 yen for each period of 24 hours, or fraction thereof, during which he shall neglect to make entry.

ARTICLE V.

Error in manifest; penalty for, and mode of correction. If any error is discovered in the manifest it may be corrected within 48 hours after the deposit of the manifest without the payment of any fee, but for every alteration or post entry to the manifest which is made after that time a fee of 3 yen shall be paid.

If any goods forming part of the cargo of a ship are omitted from the manifest, or are incorrectly described therein, the master of the vessel shall pay a fine equal in amount to the value of the merchandise so omitted or incorrectly described.

This fine shall not, however, be incurred, if it shall be proved to the satisfaction of the Superintendent of Customs, or of the Court trying the case, that such omission or incorrect description was not made wilfully or with fraudulent intent. In such case the manifest may be corrected in the manner above prescribed.

ARTICLE VI.

Permit to open hatches. Penalty for breaking bulk without permit, and for breaking locks, seals &c. When a vessel has been duly entered inwards as prescribed by Article II hereof, the Customs Authorities shall issue a permit to open hatches. This shall be exhibited to the Customs officer on board, who shall at once remove the Customs seals on the hatches, and any other places containing cargo which may have been fastened or sealed. Breaking bulk without having obtained such permission, or wilfully breaking open or unfastening any seals or locks upon the hatches or other parts of the ship containing cargo before the Customs permit has been obtained and exhibited to the officer on board, as above provided, shall render the master liable to a fine not exceeding 100 yen.

(734)

ARTICLE V.

Error in manifest; penalty for, and mode of correction. If any error is discovered in the manifest it may be corrected within 24 hours after the deposit of the manifest without the payment of any fee, but for every alteration or post entry to the manifest which is made after that time a fee of 3 yen shall be paid.

If any goods forming part of the cargo of a ship are omitted from the manifest, or are incorrectly described therein, the master of the vessel shall pay a fine equal in amount to the value of the merchandise so omitted or incorrectly described.

This fine shall not, however, be incurred, if it shall be proved to the satisfaction of the Superintendent of Customs, or of the Court trying the case, that such omission or incorrect description was not made wilfully or with fraudulent intent. In such case the manifest may be corrected in the manner above prescribed.

ARTICLE VI.

Permit to open hatches. Penalty for breaking bulk without permit, and for breaking locks, seals &c. When a vessel has been duly entered inward as prescribed by Article II hereof, the Customs Authorities shall issue a permit to open hatches. This shall be exhibited to the Customs officer on board, who shall at once remove the Customs seals on the hatches, and any other places containing cargo which may have been fastened or sealed. Breaking bulk without having obtained such permission, or wilfully breaking open or unfastening any seals or locks upon the hatches or other parts of the ship containing cargo before the Customs permit has been obtained and exhibited to the officer on board, as above provided, shall render the master liable to a fine of 100 yen.

ARTICLE VII.

Places and hours for landing and shipping goods.

No goods shall be landed or shipped at other places than those designated by the Customs Authorities. No goods shall be landed, shipped, or transhipped on Sundays or holidays, or between the hours of 6 P.M. and 6 A.M. on any day from the 1st March to the 1st October, or between the hours of 5 P.M. and 7 A.M. on any day from the 1st October to the 1st March, except by special permission of the Customs Authorities, who shall be entitled to reasonable fees for the extra duty thus performed. At such times, and within the hours above specified, the hatches and all other parts of the ship where cargo is stored may be secured by the Customs Authorities, and if any person shall without due permission open any entrance, or break or remove any seal, mark, lock, or fastening that has been affixed by the said Customs officials, not only the person so offending but also the master of the ship shall be liable to a penalty not exceeding 100 yen, unless it shall be proved to the satisfaction of the Court before which the offence is tried that the act in question was the result of accident, and was not done wilfully.

ARTICLE VIII.

Application for landing goods; original invoices &c.

The importer of any goods who desires to land them shall make and sign an application to the Customs Authorities to that effect, stating his own name, the name of the ship in which the goods have been imported, the marks, numbers, contents, and values of the packages, and declaring that this statement is correct. This application shall be accompanied by the original invoice of each consignment

ARTICLE VII.

Places and hours for landing and shipping goods.

No goods shall be landed or shipped at other places than those designated by the Customs Authorities. Any violation of this provision shall subject the goods in respect of which the offence was committed to seizure and confiscation by the Customs Authorities. No goods shall be landed, shipped, or transhipped on Sundays or holidays, or between the hours of 6 P.M. and 6 A.M. on any day from the 1st March to the 1st October, or between the hours of 5 P.M. and 7 A.M. on any day from the 1st October to the 1st March, except by special permission of the Customs Authorities, who shall be entitled to a fee of 10 yen per hour for the extra duty thus performed. At such times, and within the hours above specified, the hatches and all other parts of the ship where cargo is stored may be secured by the Customs Authorities, and if any person shall without due permission open any entrance, or break or remove any seal, mark, lock, or fastening that has been affixed by the said Customs officials, not only the person so offending but also the master of the ship shall be liable to a penalty of 100 yen, unless it shall be proved to the satisfaction of the Court before which the offence is tried that the act in question was the result of accident, and was not done wilfully.

ARTICLE VIII.

Application for landing goods; original invoices &c.

The importer of any goods who desires to land them shall make and sign an application to the Customs Authorities to that effect, stating his own name, the name of the ship in which the goods have been imported, the marks, numbers, contents, and values of the packages, and declaring that this statement is correct. This application shall be accompanied by the original invoice of each consignment

(735)

of merchandise, or by a duplicate of such invoice, which must be a copy of the original bill for the goods, and must contain a full statement of the time when and the place where the said goods were purchased or manufactured, and the actual cost thereof, together with the cost of transportation, commission, and insurance. The said invoice must also be accompanied by a copy, to be retained by the Customs. After comparison, the original shall be returned to the importer. If the said application and invoice are found to be satisfactory, the Customs Authorities shall issue to the importer a landing permit. Upon the presentation of such permit to the Customs officer on board the vessel in which the goods are laden, the same may be unladen, and, having been duly examined and stamped at the Custom House and duty paid thereon in accordance with the import tariff, delivery may be taken of the merchandise by the importer.

If such invoice as above described is not produced, or if its absence is not satisfactorily accounted for, the owner shall be allowed to land the goods on payment of the duty determined by the Customs Authorities; but the surplus duty, if any, so paid shall be refunded if the owner of the goods produces the original invoice, or a duplicate as aforesaid, within 100 days from the date on which the duties were paid.

ARTICLE IX.

Customs may examine the whole or part of all goods. The Customs officers may examine the whole or any part of goods entered for exportation or importation, or may determine the quantity of any such goods by weighing, measuring or gauging a part or the whole of them.

Such examination shall be made at the place appointed for the purpose, without unnecessary delay, and the packages shall

of merchandise, or by a duplicate of such invoice, which must be a copy of the original bill for the goods, and must contain a full statement of the time when and the place where the said goods were purchased or manufactured, and the actual cost thereof, together with the cost of transportation, commission, and insurance. The said invoice must also be accompanied by a copy, to be retained by the Customs. After comparison, the original shall be returned to the importer. If the said application and invoice are found to be satisfactory, the Customs Authorities shall issue to the importer a landing permit. Upon the presentation of such permit to the Customs officer on board the vessel in which the goods are laden, the same may be unladen, and having been duly examined and stamped at the Custom House and duty paid thereon in accordance with the import tariff, delivery may be taken of the merchandise by the importer.

If such invoice as above described is not produced, or if its absence is not satisfactorily accounted for, the owner shall be allowed to land the goods on payment of the duty determined by the Customs Authorities; but the surplus duty, if any, so paid shall be refunded if the owner of the goods produces the original invoice, or a duplicate as aforesaid, within 60 days from the date on which the duties were paid.

ARTICLE IX.

Customs may examine the whole or part of all goods. The Customs officers may examine the whole or any part of goods entered for exportation or importation, or may determine the quantity of any such goods by weighing, measuring, or gauging a part or the whole of them.

Such examination shall be made at the place appointed for the purpose, without unnecessary delay, and the packages shall

be restored by the Customs Authorities to their original condition in so far as may be reasonable and practicable.

be restored by the Customs Authorities to their original condition in so far as may be reasonable and practicable.

ARTICLE X.

Import duties payable *ad valorem* shall be calculated on the actual cost of the goods at the place of purchase, production, or fabrication, with the addition of the cost of insurance, commission, and transportation from the place of purchase, production, or fabrication to the port of discharge. The sum thus obtained shall be regarded as the dutiable value of the goods, upon which the rate of duty provided in the tariff shall be paid.

Method of calculating ad valorem duties.

ARTICLE X.

Customs have right to purchase goods which they consider undervalued.

Should the Customs Authorities consider the value of any goods paying, according to the principle laid down in Article.....of the Convention, an *ad valorem* duty, as declared by the importer or exporter, insufficient, and should the importer or exporter decline to pay the duties demanded, then the Customs Authorities shall have the right to announce, within 24 hours after the examination of the said goods, their intention to purchase them at the price declared by the said importer or exporter, with the addition of 5 per centum, and the purchase money shall be paid within 5 days from the date of such announcement. It is understood that in such cases the duty is not to be levied.

ARTICLE XI.

Mode of settling disputes as to value of goods subject to ad valorem duties.

Should the Customs Authorities consider the value of any goods paying an *ad valorem* duty, as declared by the importer or exporter, insufficient, and at the same time decline to exercise their right of purchasing such goods at the declared value, they shall have the right, within 24 hours after the examination of the

ARTICLE XI.

Should the Customs Authorities consider the value of any goods paying an *ad valorem* duty, as declared by the importer or exporter, insufficient, they shall have the right to announce, within 24 hours after the examination of the said goods, their intention to purchase them at the price declared by the said importer or exporter, with the addition of 5 per centum, and the purchase money shall be paid within 5 days from the date of such announcement. It is understood that in such cases the duty is not to be levied.

Customs have right to purchase goods which they consider undervalued.

ARTICLE XII.

Should the Customs Authorities consider the value of any goods paying an *ad valorem* duty, as declared by the importer or exporter, insufficient, and at the same time decline to exercise their right of purchasing such goods at the declared value, they shall have the right, within 24 hours after the examination of the

Mode of settling disputes as to value of goods subject to ad valorem duties.

goods, to call for an appraisement by two experts, one to be appointed by themselves and one by the importer or exporter. The appointment of the said experts shall be made within the 24 hours next following the demand of the Customs for an appraisement; the survey of the goods under dispute shall be made by the experts and their decision rendered as soon after their appointment as is possible, in no case later than 3 days after an appraisement has been demanded.

Should the dutiable value of the goods as determined by the experts be more than 10 per centum higher than the value declared by the importer or exporter, the latter shall bear the costs of the survey and shall also pay duty on the value thus appraised. But should the value so determined be only 10 per centum, or less than 10 per centum, higher than the value as declared by the importer or exporter, the latter shall pay duty according to the value of such goods as so appraised, and the costs of the survey shall be borne by the Customs Authorities.

In the event of the two experts failing to agree, the matter shall be referred to an umpire, who shall be selected by the experts as quickly as possible after they have failed to agree, and whose decision shall be final. Should the experts be unable to agree in the choice of an umpire, such umpire shall be appointed by the Chiji of the District. The decision of the umpire as to the dutiable value of the goods shall be rendered within three days after his selection or appointment.

ARTICLE XII.

Should the importer, or exporter, after a survey has been demanded as provided in the preceding Article, desire to take delivery of the goods either before the survey takes place, or before the decision of the experts or of

(738)

goods, to call for an appraisement by two experts, one to be appointed by themselves and one by the importer or exporter. The appointment of the said experts shall be made within the 24 hours next following the demand of the Customs for an appraisement; the survey of the goods under dispute shall be made by the experts and their decision rendered as soon after their appointment as is possible, in no case later than 3 days after an appraisement has been demanded.

Should the dutiable value of the goods as determined by the experts be more than 5 per centum higher than the value declared by the importer or exporter, the latter shall bear the costs of the survey and shall also pay duty on the value thus appraised. But should the value so determined be only 5 per centum, or less than 5 per centum, higher than the value as declared by the importer or exporter, the latter shall pay duty according to the value of such goods as so appraised, and the costs of the survey shall be divided between the Customs Authorities and the importer or exporter.

In the event of the two experts failing to agree, the matter shall be referred to an umpire, who shall be selected by the experts as quickly as possible after they have failed to agree, and whose decision shall be final. Should the experts be unable to agree in the choice of an umpire, such umpire shall be appointed by the Governor of the Prefecture. The decision of the umpire as to the dutiable value of the goods shall be rendered within three days after his selection or appointment.

ARTICLE XIII.

Should the importer or exporter, after a survey has been demanded as provided in the preceding Article, desire to take delivery of the goods either before the survey takes place, or before the decision

Goods in dispute may be removed by importer or exporter on deposit of security for duty.

the umpire has been given, he may do so at any time after depositing with the Customs Authorities samples and patterns, to be selected, if required, by them, and such security for the duty and the costs of survey as may be deemed adequate by them; such security not to exceed twice the amount of duty claimed by the Customs. When the decision has been given, any surplus remaining over from such money deposit, after deduction of the amount of duty payable as prescribed by the preceding Article, and of the costs of survey, if according to the provisions of the preceding Article these are to be borne by him, shall be returned to the importer or exporter.

Goods which are not taken delivery of under the foregoing provision shall, pending the result of the survey, be stored by the Customs Authorities at the risk of the importer or exporter, who shall be liable for the insurance. Storage and other charges, however, shall be borne by the party against whom the decision of the experts or of the umpire has been given.

ARTICLE XIII.

Cases where disputes arise between the Customs Authorities and the importer or exporter in respect of the quality or designation of goods passing through the Customs which are liable to *specific duties* shall be dealt with in the same manner as is prescribed in the two preceding Articles with reference to goods subject to *ad valorem* duties, it being understood that the right to demand a

Mode of settling disputes concerning goods subject to *specific duties*.

of the experts or of the umpire has been given, he may do so at any time after depositing with the Customs Authorities samples and patterns, to be selected, if required, by them, and such security for the duty and the costs of survey as may be deemed adequate by them, in the form of a money deposit, or of a bond with two or more sureties approved by the Superintendent of Customs, the amount of such money deposit or bond not to exceed twice the amount of duty claimed by the Customs. When decision has been given, any surplus remaining over from such money deposit, after deduction of the amount of duty payable as prescribed by the preceding Article, and of the costs of survey, if according to the provisions of the preceding Article these are to be borne by him, shall be returned to the importer or exporter. In like manner, and to the same extent, the Customs Authorities shall, where a bond has been given, collect from the importer or exporter, or from the sureties to the bond, as the case may be, the amount of duties and the costs of survey, and the bond shall thereupon be cancelled.

Goods which are not taken delivery of under the foregoing provision shall, pending the result of the survey, be stored by the Customs Authorities at the risk of the importer or exporter, who shall be liable for all charges for storage and insurance.

ARTICLE XIV.

Cases where disputes arise between the Customs Authorities and the importer or exporter in respect of the quality or designation of goods passing through the Customs which are liable to *specific duties* shall be dealt with in the same manner as is prescribed in the two preceding Articles with reference to goods subject to *ad valorem* duties, it being understood that the right to demand a survey of such

Mode of settling disputes concerning goods subject to *specific duties*.

(739)

survey of such goods by experts shall rest equally with either party.

ARTICLE XIV.

Mode of settling disputes relative to damaged goods. Upon all imported goods damaged on the voyage a fair reduction of duties shall be allowed proportionate to their deterioration. The same rule shall apply in case of leakage. If any disputes arise as to the amount of such reduction, they shall be settled in the manner prescribed by Articles XI, XII, and XIII. The surveys which may be necessary in such cases shall be held without unnecessary delay, and the decision of the experts or of the umpire shall be rendered as soon as may be practicable.

goods by experts shall rest equally with either party.

ARTICLE XV.

Mode of settling disputes relative to damaged goods. Upon all imported goods damaged on the voyage a fair reduction of duties shall be allowed proportionate to their deterioration. If any disputes arise as to the amount of such reduction, they shall be settled in the manner prescribed by Articles XII and XIV. The surveys which may be necessary in such case shall be held without unnecessary delay, and the decision of the experts or of umpire shall be rendered as soon as may be practicable.

ARTICLE XVI.

Method of ascertaining dutiable values in Japanese money. All payments to the Customs shall be made in silver yen. Where the dutiable value of goods imported to Japan is expressed in foreign coin, the duties shall be calculated upon the amount of such dutiable value reduced to silver yen in accordance with the tables of comparative values of silver yen and foreign coins prepared by the Imperial Mint, as hereinafter provided.

The value of foreign coin, as expressed in silver yen, shall be that of the pure metal of such coin of standard value; and the values of the standard coins in circulation of the several Treaty Powers, as compared with the silver yen, shall be estimated semi-annually by the Director of the Imperial Mint, and shall be proclaimed by the Minister of Finance, on the 1st of March and the 1st of September of each year, as the standard rate for the six months from and after the 1st of April and the 1st of October next following, respectively.

For the purposes of this Regulation it shall be held, where the dutiable value of

imported merchandise is expressed in foreign money, without specifying whether the same is coin or paper money, that such value so expressed is in the standard coin of the country of purchase, production, or fabrication.

ARTICLE XVII.

Goods not landed within 30 days to be landed by Customs. All goods declared for import on the entry manifest not landed within 30 days after the arrival of a ship in port, whether still laden in such ship or transferred to a hulk or storeship, may be landed and stored by the Customs Authorities at the risk of the importer; and, if the cost of such removal and storage, as well as of freight (if unpaid) and insurance and the duties be not paid within three months after the goods have been so landed and stored, such goods may be sold by the Customs Authorities, and the proceeds applied to defray the aforesaid expenses. The surplus, if any, shall be dealt with as provided in the Public Warehouse Regulations.

Should such goods be of an explosive, inflammable, or perishable nature, or should such merchandise consist of livestock, the Customs Authorities may, after such goods or livestock have been landed, sell them at once, and the proceeds of such sale shall be dealt with in the manner provided for in this Article.

ARTICLE XVIII.

Goods of an explosive or inflammable explosive nature to be landed at special places. Goods of an explosive or inflammable explosive nature shall not be allowed to be landed or shipped except at places designated for that purpose by the Japanese Authorities.

ARTICLE XIX.

All boats etc. used in landing goods to be licensed. No boats, vehicles, or porters shall be engaged in landing, shipping, or transporting goods, or in the conveyance of

ARTICLE XV.

Goods not landed within 30 days to be landed by Customs. All goods declared for import on the entry manifest not landed within 30 days after the arrival of a ship in port may be landed and stored by the Customs Authorities; and, if the duties and cost of such removal and storage be not paid within three months after the goods have been so landed and stored, such goods may be sold by the Customs Authorities, and the proceeds applied to defray the aforesaid expenses. The surplus, if any, shall be paid to the importer of the goods on his application for the same.

Should such goods be of an explosive, inflammable, or perishable nature, or should such merchandise consist of livestock, the Customs Authorities may, after such goods or livestock have been landed, sell them at once, and the proceeds of such sale shall be dealt with in the manner provided for in this Article.

ARTICLE XVI.

Goods of an explosive or inflammable explosive nature to be landed at special places. Goods of an explosive or inflammable nature shall not be landed or shipped except at places designated for that purpose by the Japanese Authorities.

ARTICLE XVII.

Rules regarding hulks and storeships. Companies and firms desiring to keep hulks or storeships in a port, shall apply to the Customs Authorities for permission

to do so, and such hulks and storeships shall be subject to the provisions of these Regulations so far as the same may be applicable. The Customs Authorities may station officers of the Customs on board such hulks or storeships, and the said officers shall have all the powers in respect of such hulks or storeships, and of cargo stored therein, as they would have in the case of ordinary vessels. A reasonable fee, not exceeding the expenses for the officers so employed, shall be paid to the Customs by the owners of the hulks or storeships for the services of such officers.

ARTICLE XVIII.

Transshipment of cargo. When cargo is to be transhipped from one vessel to another an application for a transshipping permit must be made to the Customs, and, upon such permit being exhibited to the Customs officers on board the said vessels, the transshipment may be effected in accordance therewith.

passengers to and from ships; and no vessels, hulks, or storeships shall be used for the storage of goods, without having been first duly licensed by the Japanese Government in accordance with Regulations enacted by the Japanese Authorities for the licensing and employment of such boats, vehicles, hulk, etc. at the several open and accessible ports. Companies and firms desiring to keep hulks or storeships in a port shall apply to the Customs Authorities for permission to do so, and such hulks and storeships shall be subject to the provisions of these Regulations, as well as to the provisions of the Regulations above alluded to, so far as the same may be applicable. The Customs Authorities may station officers of the Customs on board such hulks or storeships, and the said officers shall have all the powers in respect of such hulks or storeships, and of cargo stored therein, as they would have in the case of ordinary vessels. A reasonable fee shall be paid to the Customs by the owners of the hulks or storeships for the services of such officers.

ARTICLE XX.

Transshipment of cargo. No permit required for transshipment to hulk of a steamship company. When cargo is to be transhipped from one vessel to another an application for a transshipping permit must be made to the Customs, and upon such permit being exhibited to the Customs officers on board the said vessels, the transshipment may be effected in accordance therewith.

In the case of a mail steamship company being authorized to maintain at any port a hulk or storeship for the storage of cargo, no permit shall be required for the transshipment of goods from the vessels belonging to such company to its hulk or storeship. Such transshipment shall never be effected, however, except under the supervision of the Customs officials on board the transshipping vessel and the hulk or storeship, respectively.

Rules regarding hulks and storeships.

Penalty for landing or shipping prohibited goods etc. and for transshipping goods without permit. Dutiable goods concealed to be forfeited.

Should any person ship or attempt to ship, or land or attempt to land prohibited goods or goods which have not been duly entered at the Custom House, in the manner prescribed by these Regulations, or tranship or attempt to tranship cargo for the transshipment of which no permit has been obtained from the Customs, such goods may be seized and confiscated by the Japanese Authorities.

If any prohibited articles or if any dutiable articles not set forth in the invoice shall be found concealed in any package of goods, such articles shall be confiscated together with the package and the whole of its contents. Should it, however, be shown to the satisfaction of the Superintendent of Customs, or of the Court before which the case is tried, that the presence of such dutiable articles in a package containing other goods is the result of mistake or oversight, and is not due to any fraudulent intention on the part of the importer or exporter, neither the articles nor the packages in question shall be confiscated.

ARTICLE XX.

Rules to be observed in the exportation of goods.

All goods intended to be exported shall be entered at the Custom House before they are shipped. The application to ship shall be made in writing and shall state the name of the vessel by which the goods are to be exported, the marks and numbers of the packages, and the quantity,

For the landing or transshipment of goods from such hulks or storeships these Regulations shall be fully observed.

ARTICLE XXI.

Penalty for landing or shipping prohibited goods etc. and for transshipping goods without permit. Dutiable goods concealed to be forfeited. Should any person ship or attempt to ship, or land or attempt to land prohibited goods or goods which have not been duly entered at the Custom House, in the manner prescribed by these Regulations, or tranship or attempt to tranship cargo for the transshipment of which no permit (except as provided in the preceding Article) has been obtained from the Customs, such goods may be seized and confiscated by the Japanese Authorities. Should any prohibited articles be found concealed in a package of merchandise, the said articles together with the package and its contents shall be seized and confiscated.

If any dutiable articles not set forth in the invoice shall be found concealed in any package of goods, such articles shall be confiscated together with the package and the whole of its contents. Should it, however, be shown to the satisfaction of the Superintendent of Customs, or of the Court before which the case is tried, that the presence of such dutiable articles in a package containing other good is the result of mistake or oversight, and is not due to any fraudulent intention on the part of the importer or exporter, neither the articles nor the packages in question shall be confiscated.

ARTICLE XXII.

Rules to be observed in the exportation of goods. All goods intended to be exported shall be entered at the Custom House before they are shipped. The application to ship shall be made in writing and shall state the name of the vessel by which the goods are to be exported, the marks and numbers of the packages, and the quantity,

description, and value of their contents. The exporter shall certify in writing that the application is correct and shall sign his name thereto. The goods having thereupon been duly examined and stamped, and duty paid in accordance with the export tariff, a shipping permit shall be issued to the exporter, who shall exhibit the same to the Customs officer on board the vessel when the goods are shipped thereon.

tity, description, and value of their contents. The exporter shall certify in writing that the application is correct and shall sign his name thereto. The goods having thereupon been duly examined and stamped, and duty paid in accordance with the export tariff, a shipping permit shall be issued to the exporter, who shall exhibit the same to the Customs officer on board the vessel when the goods are shipped thereon.

ARTICLE XXIII.

Goods of foreign production or manu-
 facture reimported into Japan, after
 having been exported therefrom, shall
 pay import duties in accordance with the
 tariff, notwithstanding duty may have
 been paid upon such goods when ori-
 ginally imported.

Foreign goods reimported to pay duty. Japanese goods brought back to pay 5%. Drawbacks of duty allowed on re-exportation of foreign goods.

Goods of Japanese production or manufacture brought back from foreign countries to Japan shall pay an *ad valorem* duty of five (5) per centum. When goods of foreign production or manufacture, which have been removed from the custody and control of the Customs, are within two years from the date of their importation, exported from Japan to a foreign country, such goods shall be allowed to pass the Customs free of export duty, and the importer thereof shall, in addition, be entitled to receive a drawback of ninety (90) per centum of the import duties paid thereon, provided that all charges upon the said goods to the Customs shall have been paid; that they are *bona fide* exported to a foreign country; that they are so exported in the casks, chests, boxes, trunks, or packages in which they were originally imported, without having been opened or unpacked since their importation; that the original import permit shall accompany the application for drawback of duty; that the said goods shall be at the time of their exportation

ARTICLE XXI.

Any person signing a false declaration or certificate with intent to deceive the Customs shall be liable to a fine not exceeding 200 yen.

Penalty for signing a false declaration or certificate.

subject to such examination and inspection as the Customs Authorities may deem necessary to determine their identity with the goods described in the import permit; and, further, that no drawback of duty shall be paid to any one except to the original importer of the goods or his agent.

Upon the exportation of any goods as herein provided, the importer or his agent shall give to the Superintendent of Customs a bond, with one or more sureties satisfactory to the latter, conditioned that the said goods shall not be landed in any part of Japan. The said bond shall be cancelled, and the amount of drawback of duty shall be paid to the importer or his agent, upon the production of a certificate from the Customs Authorities of the port of discharge, to the effect that the said goods have been duly landed and entered at such port.

If the goods so exported are landed or attempted to be landed in any part of the empire of Japan, without the payment of duties, the same shall be summarily confiscated by the Customs Authorities, and, in addition, the penalty of the bond above provided for shall be forfeited to the Japanese Government.

ARTICLE XXIV.

Any person signing a false declaration or certificate with intent to deceive the Customs shall be liable to a fine not exceeding 200 yen. If such declaration or certificate incorrectly states the quantity or quality of goods entered for import or export, or contains any other incorrect statement whereby the payment of duty, or a portion thereof, may be evaded, or whereby the revenue of Japan may be otherwise defrauded, the person presenting the same to the Customs shall forfeit, in addition to paying the duty assessed, a sum equal to the value of the goods

Penalty for signing a false declaration or certificate.

ARTICLE XXII.

Rule in regard to ship's stores and passengers' baggage. No entry shall be required in the case of provisions for the use of ships, their crews, or passengers, nor for the baggage of the latter, which may be landed or shipped at any time after examination by the Customs Officers.

ARTICLE XXIII.

Clearance. When the master of a vessel wishes to clear he shall make application in writing, and shall hand in to the Customs Authorities an export manifest containing similar particulars to those given in the import manifest. The Customs Authorities shall then issue a clearance certificate, and return the Consul's receipt for the ship's papers; these two documents must be handed in to the Consulate before the ship's papers are returned to the master. In cases where there is no Consul of the nationality of the vessel, or where the vessel is under the Japanese flag, the Customs Authorities, upon granting the clearance permit, shall return the ship's papers to the master.

Should any vessel be unable to leave the anchorage within 24 hours, the master shall, unless prevented by stress of weather, report the circumstance at the Custom House. If any vessel remains in port more than 24 hours after having cleared, without communicating with the Customs

(746)

ARTICLE XXV.

Provisions intended for the subsistence of the crews and passengers of vessels during the voyage need not be entered at the Customs, but may be shipped after examination by the Customs officers.

Other ship's stores can only be landed or shipped after a permit is obtained upon application to the Customs in the usual manner, and on payment of the proper duties.

No entry shall be required in respect of the baggage, of passengers, which may be landed or shipped after examination by the Customs officers; but if any prohibited or uncustomed goods are found concealed therein, the same shall be seized and confiscated by the Japanese Authorities.

ARTICLE XXVI.

Clearance. When the master of a vessel wishes to clear he shall make application in writing for outward entry, and shall hand in to the Customs Authorities an export manifest containing similar particulars to those given in the import manifest. The Customs Authorities shall then issue a clearance certificate, and return the Consul's receipt for the ship's papers; these two documents must be handed into the Consulate before the ship's papers are returned to the master. In cases where there is no Consul of the nationality of the vessel, or where the vessel is under the Japanese flag, the Customs Authorities, upon granting the clearance permit, shall return the ship's papers to the master. When the outward entry of a vessel has been made in this form, she shall leave the port within 24 hours after the clearance permit has been granted.

Should any vessel be unable to leave the anchorage within the time thus limited, the master shall report the cir-

Authorities, the master shall pay a fine of 10 yen for every 24 hours, or fraction thereof, during which he shall remain after the time limited as aforesaid.

No clearance permit shall be issued while any ship's dues or fines remain unpaid, or until the said dues or fines are secured by the deposit of a sum of money with the Customs, or by a bond of the agents of the ship, but in every case where a master deposits the money, or his agents tender proper security, the ship shall necessarily be allowed to proceed.

Should any vessel leave a port without clearing outwards in the manner prescribed in this Article, the master, owner, or agent shall be liable to a penalty not exceeding 200 yen.

ARTICLE XXIV.

Vessels must be entered inwards again, if goods are shipped or landed after clearance. Should it be desired to ship or unship cargo after a vessel has been cleared outwards in the manner laid down in the preceding Article, the vessel must again be entered inwards, and, when ready to clear, must again be entered outwards.

But no vessel shall be required to pay tonnage dues on account of such re-entry.

circumstance at the Custom House, and obtain the sanction of the Superintendent of Customs. If any vessel remains in port more than 24 hours after having cleared, without first obtaining permission, the master shall pay a fine of 15 yen for every 24 hours, or fraction thereof, during which he shall remain after the time limited as aforesaid.

No clearance permit shall be issued while any ship's dues remain unpaid, or until the said dues are secured by the deposit of a sum of money with the Customs, or of a bond with one or more sureties approved by the Superintendent of Customs.

Should a charge of violation of these Regulations or of the Harbor Regulations be pending in respect of any ship in any Court, the Superintendent shall not issue her clearance permit, unless he shall be officially informed by the Judge of the Court having jurisdiction of the case that sufficient security, either by money deposit or by bond as aforesaid, has been given to the said Court for the satisfaction of any judgment which may be rendered in respect of any such violation.

Should any vessel leave a port without clearing outwards in the manner prescribed in this Article, the master, owner, or agent shall be liable to a penalty of 200 yen.

ARTICLE XXVII.

Vessels must be entered inwards again, if goods are shipped or landed after clearance. Should it be desired to ship or unship cargo after a vessel has been cleared outwards in the manner laid down in the preceding Article, the vessel must again be entered inwards, and, when ready to clear, must again be entered outwards.

But no vessel shall be required to pay tonnage dues on account of such re-entry.

(747)

ARTICLE XXV.

Steamers may enter and clear at the same time. Other vessels may do so if the Customs consent. Steamers may both enter and clear at the Custom House on the same day, or at the same time. In the import manifest it shall be sufficient to enumerate the articles to be landed or transhipped at the port of entry. When the master is not able to present the export manifest at the Custom House, the agent of the Steamer may do so within 48 hours from the departure of the ship. Vessels other than steamers may, in the same manner as above prescribed, both enter and clear at the Custom House on the same day, or at the same time, provided the Superintendent of Customs sees fit to grant the privilege.

Cargo of vessels needing repairs may be landed. Vessels needing repairs may land their cargo for that purpose without the payment of duty. All goods so landed shall remain in charge of the Customs Authorities and all just charges for storage, labor, and supervision shall be paid by the master. But if any portion of such cargo be sold, the duties provided by the tariff shall be paid on the portion so disposed of, and the vessel, if exempted under Article III from entrance at the Customs, and from the payment of ton-

ARTICLE XXVI.

ARTICLE XXVIII.

Mail Steamers may both enter and clear at the Custom House on the same day, or at the same time. In the import manifest it shall be sufficient to enumerate the articles to be landed or transhipped at the port of entry. When the master is not able to present the export manifest at the Custom House, the agent of the Mail Company may do so within 24 hours from the departure of the ship. Vessels other than mail steamers may, in the same manner as above prescribed, both enter and clear at the Custom House on the same day, or at the same time, provided the Superintendent of Customs sees fit to grant the privilege.

ARTICLE XXIX.

Vessels putting into port in distress. When any ship is compelled to put into port by stress of weather or by reason of any other distress, or for repairs, the master of such ship shall, within 24 hours after her arrival, make a report of the circumstances to the Superintendent of Customs, and, upon his permission being obtained, the said vessel shall not be required to enter or to pay tonnage dues, provided she does not engage in trade.

ARTICLE XXX.

Cargo of vessels needing repairs may be landed. Vessels needing repairs may land their cargo for that purpose without the payment of duty. All goods so landed shall remain in charge of the Customs Authorities and all charges for storage, labor, and supervision shall be paid by the master. But if any portion of such cargo be sold, the duties provided by the tariff shall be paid on the portion so disposed of, and the vessel, if exempted under the last preceding Article from entrance at the Customs and from the

tonnage dues, shall be required to enter and to pay the said dues, and shall otherwise be subject to all the provisions of these Regulations. The same rule shall apply where goods are shipped on board such vessels.

ARTICLE XXVII.

Duties to be paid on condemned articles belonging to ship of war, when sold. When condemned articles or supplies belonging to ships of war are sold the purchaser shall pay duty according to the tariff.

ARTICLE XXVIII.

Limitation of time for claims for duties over or underpaid. Claims by importers or exporters for duties paid in excess, or by the Customs Authorities for duties which have not been fully paid, shall only be entertained, (except, in the former case, as prescribed by Article VIII hereof), when made within 30 days from the date of payment; but no refund in the shape of reduction of duty shall be allowed to the importer or exporter, in respect of damage, after the goods have once passed through the Customs.

ARTICLE XXIX.

Expense of conveying goods to place of examination to be paid by importer or exporter. The expense of conveying goods to the place of examination and all other expenses of a similar character shall be borne by the exporter or importer.

payment of tonnage dues, shall be required to enter and to pay the said dues, and shall otherwise be subject to all the provisions of these Regulations. The same rule shall apply where goods are shipped on board such vessels.

ARTICLE XXXI.

Duties to be paid on condemned articles belonging to ship of war, when sold. When condemned articles or supplies belonging to ships of war are sold the purchaser shall pay duty according to the tariff.

ARTICLE XXXII.

Limitation of time for claims for duties over or underpaid. Claims by importers or exporters for duties paid in excess, or by the Customs Authorities for duties which have not been fully paid, shall only be entertained, (except, in the former case, as prescribed by Article VIII hereof), when made within 30 days from the date of payment; but no refund in the shape of reduction of duty shall be allowed to the importer or exporter, in respect of damage, after the goods have once passed through the Customs.

ARTICLE XXXIII.

Expense of conveying goods to place of examination to be paid by importer or exporter. The expense of conveying goods to the place of examination and all other expenses of a similar character shall be borne by the exporter or importer.

ARTICLE XXXIV.

Fee for clearance and other permits. For every permit to open hatches, and for every clearance, landing, shipping, or transhipping permit, or other document in the nature of a permit, and for every copy of any such document, a fee of 50 sen, and for any special document, or copy thereof, a fee of 3 yen shall be paid.

ARTICLE XXX.

Forms of applications etc. to be those prepared by Customs. All documents required by these Regulations shall be drawn up on forms prepared by the Customs, and written in the Japanese or English language.

ARTICLE XXXV.

Forms of applications etc. to be those prepared by Customs. All applications, reports, and other documents required by these Regulations shall be written on forms prepared in accordance with those drawn up by the Customs.

ARTICLE XXXVI.

Penalty for entering unopen ports. The entrance of a ship into an unopen port in Japan is prohibited, except in the case of ships compelled thereto by stress of weather or by any other distress, or in the case of vessels which have obtained the special permission of the Japanese Government. Such entry shall be subject in all cases to the direction of the local authorities. The master of any ship violating this provision shall be liable to a fine of 1,000 yen, and all goods that are unshipped, shipped, landed, transhipped, or attempted to be unshipped, shipped, landed, or transhipped, shall be confiscated, together with all boats, vehicles, or conveyances, made use of in the unshipping, shipping, landing, or transhipping of such goods.

ARTICLE XXXVII.

Coasting trade reserved to Japanese vessels and vessels chartered by Japanese. Except as provided in Article.....of the Convention to which these Regulations are annexed, foreign vessels shall not engage in the coasting trade of Japan; nevertheless a ship laden in a foreign country with cargo destined for two or more ports in Japan may discharge a portion of her cargo at one port, and continue her voyage to the other port or ports of destination, for the purpose of landing the remainder of her original cargo there, but shall not land any other goods which may have been taken on board at any of the open or accessible ports.

ARTICLE XXXI.

Importation of opium prohibited. All opium on board any ship arriving at a port, otherwise than opium *in transitu* and opium for medical use on board the ship (the supply of which, in the latter case, is limited to three catties) shall be seized and confiscated by the Japanese Authorities. Should any ship have opium *in transitu* on board the master shall report the fact in writing to the Customs, and the Customs officers on board shall seal up and take charge of such opium until the ship shall leave the harbor. The master of a vessel having opium *in transitu* on board who fails to report the fact shall be liable to a penalty not exceeding 200 yen.

All opium smuggled or attempted to be smuggled shall be confiscated, and, in addition to such confiscation, any person smuggling or attempting to smuggle opium shall pay a fine of 20 yen for every catty, or portion of a catty, so smuggled or attempted to be smuggled.

Pure medical opium can not be imported except by the Japanese Government, who undertake to have always on hand a sufficient quantity for general use to be retailed by licensed dealers.

ARTICLE XXXII.

Suspected persons may be searched by Customs officers. Customs officers may search any person landing from or embarking on board any ship, provided they have good reason to suspect that such person has concealed any uncustomed or prohibited goods about his person. If any uncustomed or prohibited goods shall be discovered upon such person, they shall be seized and confiscated by the Japanese Authorities. But before any person shall be searched, he may require to be taken without unnecessary delay before the Superintendent of Customs, who shall, if he sees no reasonable cause for search, discharge such

ARTICLE XXXVIII.

Importation of opium prohibited. All opium on board any ship arriving at a port, otherwise than opium *in transitu* and opium for medical use on board the ship (the supply of which, in the latter case, is limited to three catties) shall be seized and confiscated by the Japanese Authorities. Should any ship have opium *in transitu* on board the master shall report the fact in writing to the Customs, and the Customs officers on board shall seal up and take charge of such opium until the ship shall leave the harbor. The master of a vessel having opium *in transitu* on board who fails to report the fact shall be liable to a penalty of 200 yen.

All opium smuggled or attempted to be smuggled shall be confiscated, and, in addition to such confiscation, any person smuggling or attempting to smuggle opium shall pay a fine of 20 yen for every catty, or portion of a catty, so smuggled or attempted to be smuggled.

The Japanese Government alone has the exclusive right to import opium for medical purposes.

ARTICLE XXXIX.

Suspected persons may be searched by Customs officers, and uncustomed or prohibited goods may be seized when concealed on premises of persons in the ports etc. Customs officers may search any person on board any ship within the limits of a port, or any person landing from or embarking on board any ship, provided they have good reason to suspect that such person has concealed any uncustomed or prohibited goods about his person. If any uncustomed or prohibited goods shall be discovered upon such person, they shall be seized and confiscated by the Japanese Authorities. But before any person shall be searched, he may require to be taken without unnecessary delay before the Superintendent of

person; but, if otherwise, direct that he be searched.

Customs, who shall, if he sees no reasonable cause for search, discharge such person; but, if otherwise, direct that he be searched.

And if the Customs have good cause to suspect that any uncustomed or prohibited goods are harbored, kept, or concealed in any house or other place in an open port, they shall make a statement of the facts to the Consul of the nationality of the person or persons offending, who shall, without delay, cause search to be made of the suspected premises, and who shall seize and deliver up to the Customs Authorities all uncustomed or prohibited goods found therein, to be held by them subject to the judicial decision of the case. Should the persons offending in this regard, whether as principals or accessories, be of different nationalities, it shall be the duty of their respective Consuls, upon request by the Customs Authorities as aforesaid, to take, either collectively or separately as the case may be, all steps necessary for the seizure of the goods in question. At other places in Japan than the open ports the right of search and seizure herein provided for shall rest with the Japanese Authorities.

ARTICLE XXXIII.

Penalties etc. may be sued for in appropriate Courts. Goods in dispute to be held by Customs. All duties, penalties, and forfeitures incurred under or imposed by these Regulations, and the liability to forfeiture of any goods seized under authority hereof, may be sued for, prosecuted, determined, and recovered by the Customs Authorities by action, information, or other appropriate proceeding in the Court having jurisdiction in the matter.

In all cases where the penalty is forfeiture or confiscation, the Superintendent of Customs, except in cases otherwise provided for in these Regulations, may seize and detain the goods until a decision shall

ARTICLE XL.

Penalties etc. may be sued for in appropriate Courts. Goods in dispute to be held by Customs. All duties, penalties, and forfeitures incurred under or imposed by these Regulations, and the liability to forfeiture of any goods seized under authority hereof, may be sued for, prosecuted, determined, and recovered by the Customs Authorities by action, information, or other appropriate proceeding in the Court having jurisdiction in the matter.

In all cases where the penalty is forfeiture or confiscation the Superintendent of Customs, except in cases otherwise provided for in these Regulations, may seize and detain the goods until a

have been pronounced.

If any goods seized are of a perishable nature, or if livestock is seized, the same may be sold at public auction by direction of the Superintendent of Customs. The proceeds, after the deduction of expenses, shall be kept on deposit at the Customs, subject to all the provisions of this article.

ARTICLE XXXIV.

General penalty where special penalty is not provided. Any violation of any provision of these Regulations, to which no penalty is specially attached herein, may be punished by a fine not exceeding 200 yen.

decision shall have been pronounced. If, however, the articles seized are not prohibited goods, the Superintendent of Customs may deliver the same to the owner thereof upon the payment of the duties, provided the latter deposits with the Customs a sum equivalent to the value of the goods and all charges thereon, or a bond for such sum with one or more sureties approved by the Superintendent of Customs, the said money deposit or bond to be held by him subject to the decision of the case.

The appropriate Japanese courts shall have exclusive jurisdiction in all cases for the recovery of the penalties of bonds given under these Regulations, irrespective of the nationalities of the principals or sureties thereof, or the amount of the penalties of such bonds.

If any goods seized are of a perishable nature, or if livestock is seized, the same may be sold at public auction by direction of the Superintendent of Customs. The proceeds, after the deduction of expenses, shall be kept on deposit at the Customs, subject to all the provisions of this article.

ARTICLE XLI.

General penalty where special penalty is not provided. Any violation of any provision of these Regulations, to which no penalty is specially attached herein, may be punished by a fine not less than 20 yen and not exceeding 200 yen.

ARTICLE XLII.

The Japanese Government may, from time to time, adopt such measures as are requisite, and not otherwise provided for in these Regulations, for preventing smuggling in Japan, and for facilitating the transaction of business at the several Custom Houses.

ARTICLE XXXV.

These Regulations not to apply to Men of War. Men of war shall not be subject to these Regulations, nor shall they be visited by Japanese Custom House or Police Officers.

ARTICLE XXXVI.

Customs office hours and holidays. Office hours at the Custom Houses shall be from 9 o'clock A.M. to 5 o'clock P.M. Notice of Customs Holidays will be annually given in advance at each Custom House.

ARTICLE XXXVII.

These Regulations to be substituted for others now in force. The foregoing Regulations are, hereby, expressly substituted for the Trade Regulations hitherto in force between the Government of Japan and that of..... The Japanese Government may, if they think it necessary, demand at any time a revision of these Regulations with a view to the insertion therein of such modifications and additions as experience shall prove to be desirable.

ARTICLE XLIII.

Office hours at the Custom Houses shall be from 9 o'clock A.M. to 5 o'clock P.M. Notice of Customs Holidays will be annually given in advance at each Custom House.

ARTICLE XLIV.

These Regulations to be substituted for others now in force. The foregoing Regulations are, hereby, expressly substituted in place of all Regulations having relation to the control and management of the Customs, and hitherto in force between the Parties to the Convention to which these Regulations are annexed.

IT IS PROPOSED TO INSERT THE FOLLOWING ARTICLES IN THE CONVENTION.

A.

Import duties payable ad valorem shall be calculated on the actual cost of the goods at the place of purchase, production, or fabrication, with the addition of the cost of insurance, commission, and transportation from the place of purchase, production, or fabrication to the port of discharge. The sum thus obtained shall be regarded as the dutiable value of the goods, upon which the rate of duty provided in the Tariff shall be paid.

B.

All payments to the Customs shall be made in silver yen, or its equivalent in Japanese currency. Where the dutiable value of goods imported to Japan is expressed in foreign coin, the duties shall be calculated upon the amount of such dutiable value reduced to silver yen in accordance with the tables of comparative values of silver yen and foreign coins prepared by the Imperial Mint, as hereinafter provided.

The value of foreign coin, as expressed in silver yen, shall be that of the pure metal of such coin of standard value; and the values of the standard coins in circulation of the several Treaty Powers, as compared with the silver yen, shall be estimated semi-annually by the Director of the Imperial Mint, and shall be proclaimed by the Minister of Finance, on the 1st of March and the 1st of September of each year, as the standard rate for the six months from and after the 1st of April and the 1st of October next following, respectively.

For the purposes of this Regulation, it shall be held, where the dutiable value of imported merchandise is expressed in foreign money, without specifying whether the same is coin or paper money, that such value so expressed is in the standard coin of the country of purchase, production, or fabrication.

C.

Goods of foreign production, or manufacture, reimported into Japan, after having been exported therefrom, shall pay import duties in accordance with the tariff, notwithstanding duty may have been paid upon such goods when originally imported.

Goods of Japanese production, or manufacture, brought back from foreign countries to Japan shall pay an ad valorem duty of five (5) per centum.

D.

When goods of foreign production or manufacture, which have been removed from the custody and control of the Customs, are, within two years from the date of their importation, exported from Japan to a foreign country, such goods shall be allowed to pass the Customs free of export duty, and the importer thereof shall, in addition, be entitled to receive a drawback certificate for the amount of the import duties paid thereon, provided that all charges upon the said goods to the Customs shall have been paid; that they are *bona fide* exported to a foreign country; that they are so exported in the casks, cases, chests, boxes, trunks, or packages in which they were originally imported, without having been opened or unpacked, except by the Customs or with their permission; that the original import permit shall accompany the application for drawback of duty and be retained by the Customs Authorities; and that the said goods shall be, at the time of their exportation, subject to such examination and inspection as the Customs Authorities may deem necessary to determine their identity with the goods described in the import permit. These drawback certificates shall either be redeemed on demand, or be, at any time, accepted by the Customs Authorities in payment of duties.

E.

Foreign vessels shall not engage in the coasting trade of Japan; nevertheless a ship laden in a foreign country with cargo destined for two or more ports in Japan may discharge a portion of her cargo at one port, and continue her voyage to the other port or ports of destination, for the purpose of landing the remainder of her original cargo there. Foreign Vessels, however, may carry cargoes between one or more of the ports hereinafter mentioned: namely, Yokohama, Kobe, Hyogo, Nagasaki, Niigata, and Hakodate.

F.

In addition to the various ports mentioned in Article....., the Japanese Government will appoint certain other localities as Ports for the importation and exportation of goods.

Any.....subject who smuggles or attempts to smuggle goods at any other Japanese port or place shall be liable to a fine not exceeding twice the value of such goods, and the goods themselves may be confiscated.

G.

All goods imported into Japan by.....subjects, on which the duty shall have been paid according to the Tariff annexed to this Convention, may
(756)

be conveyed to any Japanese Port free of duty, and when transported into the interior shall not be subject to any additional Tax, Excise, or Transit Duty whatsoever in any part of the Japanese Empire.

H.

The yen alluded to in this convention and its annexes is the present Japanese silver yen of 900 fineness and 416 grains in weight.