

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 JUILLET 1926.

Projet de loi

portant approbation de diverses conventions conclues à Barcelone en mars-avril 1921 et à Genève en novembre-décembre 1923, sur la liberté des communications et du transit.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation le texte d'un projet de loi portant approbation de diverses Conventions, conclues à Barcelone en mars-avril 1921, et à Genève en novembre-décembre 1923, entre les États représentés aux deux premières Conférences Générales sur la liberté de Communications et du Transit, réunies toutes deux à l'initiative de la Société des Nations.

Les Conventions proposées à votre approbation portent :

la première, élaborée à Barcelone, sur la liberté du transit,

la deuxième, également élaborée à Barcelone, sur la reconnaissance du droit au pavillon des États dépourvus de littoral maritime,

la troisième, conclue à Genève, sur le régime des ports maritimes

et la quatrième, également élaborée à Genève, sur le régime des voies ferrées.

Les textes de ces quatre Conventions sont très clairs et se passent de longs commentaires.

L'approbation de la première, portant sur la liberté du transit, ne fera que consacrer légalement une situation de fait. La Belgique, en effet, facilite le libre transit par voies ferrées et par voies d'eau, et il n'est fait aucune distinction tirée soit de la nationalité des personnes, soit du pavillon des navires ou bateaux, soit des points d'origine, de provenance, d'entrée, de sortie, de destination, soit de toute considération relative à la propriété des marchandises, des navires, bateaux, voitures, wagons ou autres instruments de transport. Les transports en transit ne sont soumis à aucun droit ou taxe spéciaux à raison de leur transit; des tarifs équitables sont appliqués aux transports en transit. Rien ne nous empêche donc d'adhérer définitivement à cette première Convention.

La deuxième, à plus forte raison, peut être ratifiée sans inconvénient par la Belgique; elle se borne, en effet, à la reconnaissance du droit au pavillon des États dépourvus de littoral maritime.

Quant à la troisième, relative au régime international des ports maritimes, l'on pourrait invoquer à son propos des considérations analogues à celles mises en

avant au sujet de la première Convention, le régime auquel les navires étrangers sont actuellement soumis dans les ports belges étant déjà plus libéral que celui prévu par le statut élaboré à Genève. En effet, aucune mesure discriminatoire n'y est prise à l'égard du pavillon étranger, même lorsque le pays d'origine n'accorde pas la réciprocité aux navires belges visitant ses ports; il en est notamment ainsi du cabotage, pour lequel le Statut prévoit d'ailleurs une exception. Aussi est-il à prévoir qu'après ratification de cette dernière Convention, nous n'aurons guère à recourir à la faculté laissée par les articles 7 et 8 du Statut de suspendre en certains cas son application.

La quatrième Convention concerne le régime international des voies ferrées. En ce qui regarde la Belgique, elle peut être considérée comme la consécration internationale d'une situation de fait existant depuis longtemps. Les obligations et les charges qu'elle stipule sont toutes de celles que notre pays s'est imposées volontairement depuis de très nombreuses années, autant dans l'intérêt du trafic international qu'en vue de la facilité de ses propres transports. La Convention n'entraîne pour nous aucune conséquence à cet égard et nous pouvons la ratifier sans aucun inconvénient.

Nous avons la confiance, Messieurs, que vous ne manquerez pas de réserver un accueil favorable au projet de loi portant approbation de ces Conventions.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

E. VANDERVELDE

*Le Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes,
Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,*

E. ANSEELE.



SOCIÉTÉ DES NATIONS.**Convention et statut sur la liberté du transit.****Déclaration portant reconnaissance du droit au pavillon
des États dépourvus de littoral maritime.**

Actes approuvés à la Première Conférence générale sur la liberté des communications et du transit (Barcelone, 10 mars-20 avril 1921) et conclus entre les Puissances ayant signé jusqu'à la clôture du Protocole de signature (1^{er} décembre 1921).

I.**CONVENTION ET STATUT SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT.**

(1) L'Albanie, l'Autriche, la Belgique, la Bolivie, le Brésil, la Bulgarie, le Chili, la Chine, la Colombie, le Costa-Rica, Cuba, le Danemark, l'Empire britannique (avec la Nouvelle-Zélande et les Indes), l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, le Guatemala, Haïti, le Honduras, l'Italie, le Japon, la Lettonie, la Lithuanie, le Luxembourg, la Norvège, le Panama, le Paraguay, les Pays-Bas, la Perse, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, l'État serbe-croate-slovène, la Suède, la Suisse, la Tchéco-Slovaquie, l'Uruguay et le Venezuela :

Désireux d'assurer la garantie et le maintien de la liberté des communications et du transit,

Considérant qu'en ces matières, c'est par le moyen de conventions générales, auxquelles d'autres Puissances pourront adhérer ultérieurement, qu'ils seront le mieux à même de réaliser les intentions de l'article 23e) du Pacte de la Société des Nations,

Reconnaissant qu'il importe de proclamer et de régler le droit de libre transit comme un des meilleurs moyens de développer la coopération entre les États, sans préjudice de leurs droits de souveraineté ou d'autorité sur les voies affectées au transit,

Ayant accepté l'invitation de la Société des Nations de participer à une Conférence réunie à Barcelone le 10 mars, et ayant pris connaissance de l'acte final de cette Conférence,

Soucieux de mettre en vigueur, dès à présent, les dispositions du Statut applicable au transit par voie ferrée et par voie d'eau qui a été adopté,

Voulant conclure une Convention à cet effet, les Hautes Parties contractantes ont nommé pour leurs plénipotentiaires :

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL SUPRÊME DE L'ALBANIE:

Monseigneur Fan S. Noli, Député au Parlement ;

(1) Ci-dessous la liste des États représentés à la Conférence de Barcelone : la liste des États signataires figure à la suite du texte de la Convention.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE :

M. Henri REINHARDT, Conseiller ministériel ;

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

M. Xavier NEUJEAN, Membre de la Chambre des Représentants, Ministre des Chemins de fer, de la Marine, des Postes et Télégraphes ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE BOLIVIE :

M. Trifon MELEAN, Consul général de la Bolivie en Espagne ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DES ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL :

SA MAJESTÉ LE ROI DE BULGARIE :

M. Lubin BOCHKOFF, Ingénieur civil, adjoint au Directeur général des Chemins de fer et des Ports ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI :

Senor Manuel RIVAS VICUNA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE CHINOISE :

M. Ouang YONG-PAO, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE COLOMBIE :

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE COSTA-RICA :

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA :

SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK ET D'ISLANDE :

M. Peter Andreas HOLCK-COLDING, Chef de bureau du Ministère des Travaux publics ;

SA MAJESTÉ LE ROI D'ESPAGNE :

Senor Don Emilio ORTUNO y BERTÉ, Membre de la Chambre des députés, ancien Ministre des Travaux publics ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ESTHONIENNE :

M. Charles Robert PUSTA, Ministre plénipotentiaire ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE :

M. Rolf THESLEFF, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

M. Maurice SIBILLE, Député, Membre du Comité consultatif des Chemins de fer français ;

**SA MAJESTÉ LE ROI DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET
D'IRLANDE ET DES TERRITOIRES BRITANNIQUES AU DELA DES
MERS, EMPEREUR DES INDES :**

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH, G. C. B., Conseiller économique du Gouver-
nement,

ET POUR LE DOMINION DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE :

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH, G. C. B.

POUR L'INDE :

Sir Louis James KERSHAW, K. C. S. I., C. I. E., Secrétaire du Département des
Finances et de la Statistique de l'Office de l'Inde;

SA MAJESTÉ LE ROI DES HELLÈNES :

M. Pierre SCASSI, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Sa
Majesté hellénique en Espagne ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE GUATÉMALA :

M. le Dr Norberto GALVEZ, Consul général de Guatémala à Barcelone ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE D'HAÏTI :

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE HONDURAS :

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :

M. Paolo BIGNAMI, Ingénieur, Député au Parlement, ancien sous-secrétaire
d'État ;

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON :

M. MATSUDA, Ministre plénipotentiaire, Conseiller de l'Ambassade du Japon à
Paris ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE :

M. Germain ALBAT, Sous-Secrétaire d'État aux Affaires Étrangères ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE LITHUANIENNE :

M. V. SIDZIKAVSKAS, Chargé d'Affaires à Berne ;

SON ALTESSE ROYALE LA GRANDE-DUCHESSE DE LUXEMBOURG :

M. Antoine LEFORT, Chargé d'Affaires à Berne ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE NORVÈGE :

M. le Dr Fridtjof NANSEN, Professeur à l'Université de Christiania ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE PANAMA :

M. le Dr Evenor HAZERA, Consul général de Panama pour l'Espagne, ancien
sous-secrétaire d'État ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PARAGUAY :

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS :

M. le Jonkhœer VAN PANHUY, Ministre plénipotentiaire ;

SA MAJESTÉ IMPÉRIALE LE SHAH DE PERSE :

S. E. MIRZA HUSSEIN KHAN ALAI, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Perse en Espagne ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE POLONAISE :

M. Joseph WIELOVIEYSKI ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE :

M. Alfredo FREIRE D'ANDRADE, ancien Ministre des Affaires Étrangères ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE :

M. E. Margaritescu GRÉCIANU, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire ;

SA MAJESTÉ LE ROI DES SERBES, CROATES ET SLOVÈNES :

M. Ante TRESICH-PAVICHICH, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Espagne et au Portugal ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE :

M. Fredrik V. HANSEN, Directeur général des Forces hydrauliques et des Canaux de l'État ;

LE PRÉSIDENT DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE :

M. Giuseppe MOTTA, Conseiller fédéral, Chef du Département Politique fédéral ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE :

M. le Dr OTTOKAR LANKAS, Conseiller ministériel et Directeur du Service des Transports au Ministère des Chemins de fer ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ORIENTALE DE L'URUGUAY :

M. Benjamin FERNANDEZ Y MEDINA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Espagne ;

LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS DE VENEZUELA :

Lesquels, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les Hautes Parties Contractantes déclarent accepter le statut ci-annexé relatif à la Liberté du Transit, adopté par la Conférence de Barcelone, le 14 avril 1921.

Ce statut sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente Convention. En conséquence, elles déclarent accepter les obligations et engagements dudit Statut, conformément aux termes et suivant les conditions qui y figurent.

ARTICLE 2.

La présente Convention ne porte en rien atteinte aux droits et obligations qui résultent des dispositions du Traité de Paix, signé à Versailles, le 28 juin 1919, ou des dispositions des autres Traités analogues, en ce qui concerne les Puissances signataires ou bénéficiaires de ces Traités.

ARTICLE 3.

La présente Convention, dont les textes français et anglais font également foi, portera la date de ce jour et pourra être signée jusqu'au 1^{er} décembre 1921.

ARTICLE 4.

La présente Convention est sujette à ratification. Les instruments de ratification seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations, qui en notifiera la réception aux autres Membres de la Société, ainsi qu'aux États admis à signer la Convention. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Secrétariat.

Pour déférer aux prescriptions de l'article 18 du Pacte de la Société des Nations, le Secrétaire général procédera à l'enregistrement de la présente Convention, dès le dépôt de la première ratification.

ARTICLE 5.

Les Membres de la Société des Nations qui n'auront pas signé la présente Convention avant le 1^{er} décembre 1921 pourront y adhérer.

Il en sera de même des États non Membres de la Société, auxquels le Conseil de la Société aurait décidé de donner communication officielle de la présente Convention.

L'adhésion sera notifiée au Secrétaire général de la Société, qui informera toutes les Puissances intéressées de l'adhésion et de la date à laquelle celle-ci a été notifiée.

ARTICLE 6.

La présente Convention n'entrera en vigueur qu'après avoir été ratifiée par cinq Puissances. La date de son entrée en vigueur sera le quatre-vingt-dixième jour après la réception par le Secrétaire général de la Société des Nations de la cinquième ratification. Ultérieurement, la présente Convention prendra effet, en ce qui concerne chacune des Parties, quatre-vingt-dix jours après la réception de la ratification ou de la notification de l'adhésion.

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en adressera une copie conforme aux Puissances non Membres de la Société, qui, en vertu des Traités de Paix, se sont engagées à y adhérer.

ARTICLE 7.

Un recueil spécial sera tenu par le Secrétaire général de la Société des Nations, indiquant quelles Parties ont signé ou ratifié la présente Convention, y ont adhéré

ou l'ont dénoncée. Ce recueil sera constamment ouvert aux Membres de la Société et publication en sera faite aussi souvent que possible, suivant les indications du Conseil.

ARTICLE 8.

Sous réserve des dispositions de l'article 2 de la présente Convention, celle-ci peut-être dénoncée par l'une quelconque des Parties, après l'expiration d'un délai de cinq ans, à partir de la date de son entrée en vigueur pour ladite Partie. La dénonciation sera faite sous forme de notification écrite, adressée au Secrétaire général de la Société des Nations. Copie de cette notification, informant toutes les autres parties de la date à laquelle elle a été reçue, leur sera immédiatement transmise par le Secrétaire général.

La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général et ne sera opérante qu'en ce qui concerne la Puissance qui l'aura notifiée.

ARTICLE 9.

La révision de la présente Convention peut être demandée à toute époque par un tiers des Hautes Parties Contractantes.

En foi de quoi, les plénipotentiaires sus-nommés ont signé la présente Convention.

Fait à Barcelone, le vingt avril mil neuf cent vingt et un. en un seul exemplaire qui restera déposé dans les archives de la Société des Nations (1).

Afrique du Sud,

Albanie,

Argentine,

Australie,

Autriche,

Belgique,

Bolivie,

Brésil.

Bulgarie,

Canada,

Chili,

Chine,

Colombie,

Costa-Rica,

Cuba,

Danemark,

Empire Britannique,

Fan S. NOLI.

REINHARDT.

Xavier NEGJEAN.

Trifon MELEAN.

L. BOCHKOFF.

Manuel RIVAS VICUNA.

Ouang YONG-PAO.

A. HOLCK-COLDING.

H. LLEWELLYN SMITH.

Sous réserve de la déclaration insérée au procès-verbal de la Séance du 19 avril 1921, relative aux Dominions britanniques non représentés à la Conférence de Barcelone.

(1) Ci-dessous, la liste des Etats Membres de la Société des Nations ayant signé la Convention ou ayant le droit d'y adhérer.

Nouvelle Zélande,
Inde,
Espagne,
Esthonie,
Finlande,
France,
Grèce,
Guatémala,
Haïti,
Honduras,
Italie,
Japon,
Lettonie,
Lithuanie,
Luxembourg,
Nicaragua,
Norvège,
Panama,
Paraguay,
Pays-Bas,
Pérou,
Perse,
Pologne,
Portugal,
Roumanie,
Salvador,
État Serbe-Croate-Slovène,
Siam,
Suède,
Suisse,
Tchéco-Slovaquie,
Uruguay,
Venezuela,

H. LLEWELLYN SMITH.
 KERSHAW.
 E. ORTUNO.
 C. R. PUSTA.
 ROLF THESLEFF.
 MAURICE SIBILLE.
 P. SCASSI.
 N. GALVEZ'S.

PAOLO BIGNAMI.
 M. MATSUDA.
 GERMAIN ALBAT.
 V. SIDZIKAIUSKAS.
 LEFORT.

FRIDTJOF NANSEN.
 EYENOR HAZERA.

VAN PANHUYS.

HUSSEIN KHAN ALAI.
 JOSEPH WIELOVIEYSKI.
 A. FREIRE D'ANDRADE.
 E. MARGARITESCO GRECIANU.

ANTE TRESICH-PAVICIC.

FREDERIK HANSEN.
 MOTTA.
 D^r LANKAS OTAKAR.
 B. FERNANDEZ Y MEDINA.

STATUT SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT.

ARTICLE PREMIER.

Seront considérés comme en transit à travers les territoires placés sous la souveraineté ou l'autorité de l'un quelconque des États contractants, les personnes, bagages, marchandises, ainsi que les navires, bateaux, voitures, wagons ou autres instruments de transport, dont le trajet par lesdits territoires, accompli avec ou sans transbordement, avec ou sans mise en entrepôt, avec ou sans rupture de charge, avec ou sans changement de mode de transport, n'est que la fraction d'un trajet total, commencé et devant être terminé en dehors des frontières de l'État à travers le territoire duquel le transit s'effectue.

Les transports de cette nature seront désignés dans le présent Statut sous le nom de « transports en transit ».

ARTICLE 2.

Sous réserve des autres stipulations du présent Statut, les mesures de réglementation et d'exécution prises par les États contractants, en ce qui concerne les transports effectués à travers les territoires placés sous leur souveraineté ou leur autorité, faciliteront le libre transit, par voie ferrée et par voie d'eau, sur les voies en service appropriées au transit international. Il ne sera fait aucune distinction, tirée soit de la nationalité des personnes, soit du pavillon des navires ou bateaux, soit des points d'origine, de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination, soit de toute considération relative à la propriété des marchandises, des navires, bateaux, voitures, wagons ou autres instruments de transport.

En vue d'assurer l'application des dispositions du présent article, les États contractants autoriseront le transit à travers leurs eaux territoriales, conformément aux conditions et réserves d'usage.

ARTICLE 3.

Les transports en transit ne seront soumis à aucuns droits ou taxes spéciaux à raison de leur transit (entrée et sortie comprises). Toutefois, pourront être perçus sur ces transports en transit, des droits ou taxes exclusivement affectés à couvrir les dépenses de surveillance et d'administration qu'imposerait ce transit. Le taux de tous droits ou taxes de cette nature devra correspondre, autant que possible, à la dépense qu'ils ont pour objet de couvrir, et lesdits droits ou taxes seront appliqués dans les conditions d'égalité définies à l'article précédent, sauf que, sur certaines voies, ces droits ou taxes pourront être réduits ou même supprimés, à raison de différences dans le coût de la surveillance.

ARTICLE 4.

Les États contractants s'engagent à appliquer aux transports en transit, sur les voies exploitées ou administrées par des services d'État ou concédés, quels que soient les points de départ ou de destination des transports, des tarifs équitables, tant par leur taux que par les conditions de leur application et compte tenu des conditions de trafic, ainsi que des considérations de la concurrence commerciale entre voies de transport. Ces tarifs devront être établis de façon à faciliter, autant que possible, le trafic international. Nulle rémunération, facilité ou restriction ne devra dépendre, directement ou indirectement, de la nationalité ou de la qualité du propriétaire du navire ou de tout autre instrument de transport qui aurait été ou devrait être employé pendant une partie quelconque du trajet total.

ARTICLE 5.

Aucun des États contractants ne sera tenu, par le présent Statut, d'assurer le transit des voyageurs dont l'entrée sur ses territoires sera prohibée ou des marchandises d'une catégorie dont l'importation est interdite, soit pour raison de santé ou de sécurité publiques, soit comme précaution contre les maladies des animaux ou des végétaux.

Chaque État contractant aura le droit de prendre les précautions nécessaires pour s'assurer que les personnes, bagages, marchandises, et notamment les marchandises soumises à un monopole, les navires, bateaux, voitures, wagons ou autres instruments de transport, sont réellement en transit, ainsi que pour

s'assurer que les voyageurs en transit sont en mesure de terminer leur voyage et pour éviter que la sécurité des voies et moyens de communication soit compromise.

Rien, dans le présent Statut, ne saurait affecter les mesures qu'un quelconque des États contractants est ou pourra être amené à prendre en vertu de conventions internationales générales auxquelles il est partie, ou qui pourraient être conclues ultérieurement, en particulier celles conclues sous les auspices de la Société des Nations, relativement au transit à l'exportation ou à l'importation d'une catégorie particulière de marchandises, telles que l'opium ou autres drogues nuisibles, les armes ou le produit de pêcheries, ou bien de conventions générales qui auraient pour objet de prévenir toute infraction aux droits de propriété industrielle, littéraire ou artistique, ou qui auraient trait aux fausses marques, fausses indications d'origine ou autres méthodes de commerce déloyal.

Dans le cas où des services de traction monopolisés seraient établis sur les voies navigables utilisées pour le transit, l'organisation de ces services devra être telle qu'elle n'apporte pas d'entrave au transit des navires et bateaux.

ARTICLE 6.

Le présent Statut n'impose à aucun des États contractants une obligation nouvelle, du fait des présentes stipulations, d'accorder le libre transit aux ressortissants, ainsi qu'à leurs bagages, ou au pavillon d'un État non contractant, ni aux marchandises, voitures, wagons ou autres instruments de transport ayant pour État de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination, un État non contractant, sauf les cas où des motifs valables seraient invoqués en faveur d'un tel transit, par l'un quelconque des autres États contractants intéressés. Il est entendu, pour l'application du présent article, que les marchandises transitant sans transbordement, sous pavillon d'un des États contractants, bénéficient des avantages accordés à ce pavillon.

ARTICLE 7.

Il pourra être exceptionnellement, et pour un terme aussi limité que possible, dérogé aux dispositions des articles précédents par des mesures particulières ou générales que chacun des États contractants serait obligé de prendre en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'État ou les intérêts vitaux du pays, étant entendu que la principe de la liberté du transit doit être observé dans toute la mesure du possible.

ARTICLE 8.

Le présent Statut ne fixe pas les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre. Néanmoins, il subsistera en temps de guerre dans la mesure compatible avec ces droits et ces devoirs.

ARTICLE 9.

Le présent Statut n'impose à aucun des États contractants d'obligation qui irait à l'encontre de ses droits et devoirs en tant que Membre de la Société des Nations.

ARTICLE 10.

Les traités, conventions ou accords conclus par les États contractants en

matière de transit, avant la date du 1^{er} mai 1921, ne sont pas abrogés par suite de la mise en vigueur du présent Statut.

En raison de cette non-abrogation, les Etats contractants s'engagent, soit à l'expiration de ces accords, soit dès que les circonstances le rendront possible, à apporter à ceux de ces accords ainsi maintenus, qui contreviendraient aux dispositions du présent Statut, toutes modifications destinées à les mettre en harmonie avec elles, que permettraient les conditions géographiques, économiques ou techniques des pays ou régions qui sont l'objet de ces accords.

Les Etats contractants s'engagent, en outre, à ne pas conclure, à l'avenir, de traités, conventions ou accords qui seraient contraires aux dispositions du présent Statut et qui ne seraient pas justifiés par des raisons géographiques, économiques ou techniques, motivant des dérogations exceptionnelles.

Les Etats contractants pourront, par ailleurs, conclure des ententes régionales relatives au transit, en conformité avec les principes du présent Statut.

ARTICLE 11.

Le présent Statut ne comporte aucunement le retrait de facilités plus grandes que celles résultant de ses dispositions et qui auraient été accordées dans des conditions compatibles avec ses principes, aux transports en transit sur le territoire placé sous la souveraineté ou sous l'autorité de l'un quelconque des Etats contractants. Il ne comporte pas davantage l'interdiction d'en accorder à l'avenir de semblables.

ARTICLE 12.

Conformément à l'article 23 (c) du Pacte de la Société des Nations, tout Etat contractant qui pourra invoquer valablement contre l'application de l'une quelconque des dispositions du présent Statut, sur tout ou partie de son territoire, une situation économique grave, résultant de dévastations commises sur son sol pendant la guerre de 1914-1918, sera considéré comme dispensé temporairement des obligations résultant de l'application de la dite disposition, étant entendu que le principe de la liberté du transit doit être observé dans toute la mesure possible.

ARTICLE 13.

A défaut d'entente directe entre les Etats, tous différends qui surgiraient entre eux, relativement à l'interprétation ou à l'application du présent Statut, seront portés devant la Cour permanente de Justice internationale, à moins que, par application d'une convention spéciale ou d'une clause générale d'arbitrage, il ne soit procédé à un règlement du différend, soit par arbitrage, soit de toute autre manière.

Le recours sera formé ainsi qu'il est prévu à l'article 40 du Statut de la Cour permanente de Justice internationale.

Toutefois, afin de régler autant que possible ces différends à l'amiable, les Etats contractants s'engagent, préalablement à toute instance judiciaire et sous réserve des droits et attributions du Conseil et de l'Assemblée, à soumettre ces différends pour avis consultatif à l'organe qui se trouverait institué par la Société des Nations comme organe consultatif et technique des Membres de la Société, en ce qui concerne les communications et le transit. En cas d'urgence, un avis provisoire pourra recommander toutes mesures provisionnelles, destinées notam-

ment à rendre au libre transit les facilités dont il jouissait avant l'acte ou le fait ayant donné lieu au différend.

ARTICLE 14.

Etant donné qu'il existe à l'intérieur ou sur les frontières mêmes des territoires de certains Etats contractants, des zones ou enclaves d'une étendue et d'une population très faible par rapport à celle des dits territoires, et qui forment des parties détachées de ceux-ci, ou des établissements appartenant à d'autres Etats métropoles et que, d'autre part, il est impossible, pour des raisons administratives, d'appliquer les dispositions du présent Statut aux dites zones ou enclaves, il est convenu que ces dispositions ne s'y appliqueront pas.

Il en sera de même, lorsqu'une colonie ou dépendance possède une frontière particulièrement longue par rapport à sa superficie, qui rend, en fait, impossible la surveillance de la douane et de la police.

Toutefois, les Etats intéressés appliqueront, dans les cas visés ci-dessus, un régime qui, dans la mesure du possible, respectera les principes du présent Statut et qui facilitera le transit et les communications.

ARTICLE 15.

Il est entendu que ce Statut ne doit pas être interprété comme réglant en quoi que ce soit les droits et obligations *inter se* de territoires faisant partie ou placés sous la protection d'un même Etat souverain, que ces territoires, pris individuellement, soient ou non Membres de la Société des Nations.

DÉCLARATION PORTANT RECONNAISSANCE DU DROIT AU PAVILLON DES ÉTATS DÉPOURVUS DE LITTORAL MARITIME.

Les soussignés, dûment autorisés à cet effet, déclarent que les Etats qu'ils représentent reconnaissent le pavillon des navires de tout Etat qui n'a pas de littoral maritime, lorsqu'ils sont enregistrés en un lieu unique déterminé, situé sur son territoire ; ce lieu constituera pour ces navires le port d'enregistrement.

Barcelone, le vingt avril 1921, fait en un seul exemplaire dont les textes français et anglais font également foi (1).

B. FERNANDEZ Y MEDINA,	<i>Uruguay.</i>
P. SCASSI,	<i>Grèce.</i>
MOTTA,	<i>Suisse.</i>
Evenor HAZERA,	<i>Panama.</i>
Trifon MELEAN,	<i>Bolivie.</i>
Germain ALBAT,	<i>Lettonie.</i>
N. GALVEZ S.,	<i>Guatemala.</i>
Joseph WIELOVIEYSKI,	<i>Pologne.</i>
Lubin BOCHKOFF,	<i>Bulgarie.</i>
REINHARDT,	<i>Autriche.</i>
Fredrik HANSEN,	<i>Suède.</i>
Xavier NEUJEAN,	<i>Belgique.</i>
Maurice SIBILLE,	<i>France.</i>
Quang YONG-PAO,	<i>Chine.</i>
VAN PANHUYS,	<i>Pays-Bas.</i>
E. ORTUNO,	<i>Espagne.</i>
V. SIDZIKASKAS,	<i>Lithuanie.</i>
HUSSEIN KHAN ALAI,	<i>Perse.</i>
A. HOLCK-COLDING,	<i>Danemark.</i>
Manuel RIVAS VICENA,	<i>Chili.</i>
Paolo BIGNAMI,	<i>Italie.</i>
A. FREIRE D'ANDRADE,	<i>Portugal.</i>
A. TRESIC PAVICIC,	<i>Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.</i>
Ing. Bohuslav MÜLLER,	<i>République Tchécoslovaque.</i>
Fridtjof NANSEN,	<i>Norvège.</i>
H. LLEWELLYN SMITH,	<i>British Empire (2).</i>
H. LLEWELLYN SMITH,	<i>New Zealand.</i>
KERSHAW.	<i>India.</i>
C. R. PUSTA,	<i>Esthonie.</i>
Fan S. NOLI,	<i>Albanie.</i>
M. MATSUDA,	<i>Japon.</i>

(1) Ci-dessous la liste des Etats Membres de la Société des Nations ayant signé la Déclaration.

(2) Sous réserve de la Déclaration insérée au procès-verbal de la séance du 19 avril 1921, relative aux Dominions britanniques non représentés à la Conférence de Barcelone

**Convention et Statut sur le Régime international
des Ports maritimes et Protocole de Signature.**

Genève, le 9 décembre 1923.

**CONVENTION (1) ET STATUT SUR LE RÉGIME INTERNATIONAL
DES PORTS MARITIMES.**

L'Allemagne, la Belgique, le Brésil, l'Empire britannique (avec la Nouvelle-Zélande et l'Inde), la Bulgarie, le Chili, le Danemark, l'Espagne, l'Esthonie, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, le Japon, la Lithuanie, la Norvège, les Pays-Bas, le Salvador, le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, le Siam, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie et l'Uruguay,

Désireux d'assurer dans la plus large mesure possible la liberté des communications prévue à l'article 23 (e) du Pacte, en garantissant dans les ports maritimes placés sous leur souveraineté ou autorité et pour les besoins du commerce international l'égalité de traitement entre les navires de tous les Etats contractants, leurs marchandises et leurs passagers;

Considérant que la meilleure manière d'aboutir à un résultat en cette matière est par le moyen d'une convention générale à laquelle le plus grand nombre possible d'Etats pourront adhérer ultérieurement;

Considérant que la Conférence réunie à Gênes, le 10 avril 1922, a demandé, en une résolution transmise aux organismes compétents de la Société des Nations, avec l'approbation du Conseil et de l'Assemblée de la Société, que soient conclues et mises en vigueur le plus tôt possible les conventions internationales relatives au régime des communications prévues dans les traités de paix et que l'article 379 du Traité de Versailles et les articles correspondants des autres traités ont prévu l'élaboration d'une Convention générale sur le régime international des ports;

Ayant accepté l'invitation de la Société des Nations de participer à une conférence, réunie à Genève le 15 novembre 1923;

Soucieux de mettre en vigueur les dispositions du Statut applicable au régime international des ports maritimes qui y a été adopté, et de conclure une convention générale à cet effet, les Hautes Parties Contractantes ont nommé pour leurs plénipotentiaires :

(1) Dépôt des ratifications :

Empire Britannique, 29 août 1924.

Adhésions :

France, 1^{er} décembre 1924,

sous réserve de ratification et sous les deux réserves suivantes :

1^o — La France aura la faculté de suspendre, conformément à l'article 8 de la Convention, le bénéfice de l'égalité de traitement pour la Marine Marchande d'un Etat qui, en faisant usage de la disposition de l'art. 12, par. 1^{er}, viendrait à rompre lui-même l'égalité de traitement au profit de sa marine.

2^o — la présente adhésion n'engagera pas, ainsi qu'il est prévu à l'article 9 de la Convention, l'ensemble des protectorats, colonies, possessions ou territoires d'outre-mer soumis à la souveraineté ou à l'autorité de la République française.

LE PRÉSIDENT DU REICH ALLEMAND :

M. Gottfried ASCHMANN, Consul général à Genève;

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

M. Xavier NEUJEAN, Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes et Téléphones de Belgique, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DES ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL :

M. le Commandant-Major E. LEITAO DE CARVALHO, Officier d'État-Major, Professeur à l'École d'État-Major de Rio de Janeiro, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit, et;

M. Eliseu DA FONSECA MONTARROYOS, Membre de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

SA MAJESTÉ LE ROI DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE ET DES DOMINIONS BRITANNIQUES AU DELA DES MERS, EMPEREUR DES INDES :

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH, G. C. B., Conseiller économique principal du Gouvernement britannique, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

POUR LE DOMINION DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE :

L'Honorable Sir James ALLEN, K. C. B., Haut Commissaire pour la Nouvelle-Zélande dans le Royaume-Uni;

POUR L'INDE :

Le très honorable Lord HARDINGE OF PENSHURST, K. G., G. C. B., G. C. S. I., G. C. M. G., G. C. I. E., G. C. V. O., I. S. O., Conseiller privé, ancien Vice-Roi, ancien Ambassadeur;

SA MAJESTÉ LE ROI DES BULGARES :

M. D. MIKOFF, Chargé d'Affaires à Berne;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI :

M. Francisco RIVAS VICUNA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral suisse, près le Président de la République tchécoslovaque, près le Président de la République autrichienne, et près Son Altesse Sérénissime le Gouverneur de Hongrie, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK :

M. P. A. HOLCK-COLDING, Chef de département au Ministère des Travaux Publics, Membre de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

SA MAJESTÉ LE ROI D'ESPAGNE :

M. GUILLERMO BROCKMANN Y ABARZUA, Inspecteur général des Chaussées, Canaux et Ports, Membre de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ESTHONIENNE :

M. CHARLES ROBERT PUSTA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Président de la République française, Membre de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DES HELLÈNES :

M. A. POLITIS, Délégué technique du Gouvernement hellénique à Paris, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit, et

M. DEMÈTRE G. PHOCAS, Capitaine de frégate de la marine hellénique, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE GOUVERNEUR DE HONGRIE :

M. EMILE DE WALTER, Conseiller ministériel au Ministère royal de Hongrie des Affaires étrangères, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :

M. PAOLO BIGNAM, ancien Sous-Secrétaire d'Etat, ancien Député, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON :

M. S. OKUYAMA, Conseiller d'ambassade, Directeur adjoint du Bureau du Japon à la Société des Nations à Paris, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE LITHUANIENNE :

M. C. DOBKEVICIUS, Conseiller à la Légation de Lithuanie à Paris, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE NORVÈGE :

M. GABRIEL SMITH, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS :

Le Jonkheer W. J. M. VAN EYSINGA, Professeur à l'Université de Leyde, Membre de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SALVADOR :

M. J. G. GUERRERO, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Président de la République française et près Sa Majesté le Roi d'Italie, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DES SERBES, CROATES ET SLOVÈNES :

M. B. VOUKOVITCH, Directeur des Chemins de fer de l'Etat, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE SIAM :

M. Phya SANPAKITCH PREECHA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi d'Espagne et près Sa Majesté le Roi d'Italie, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE :

M. le Baron ALSTRÖMER, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral suisse ;

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE :

M. le Dr Robert HEROLD, Directeur de la Division des Chemins de fer du Département fédéral des Postes et des Chemins de fer, Membre de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE :

M. J. DVORACEK, Ministre plénipotentiaire et Chef du Département Economique au Ministère des Affaires étrangères ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'URUGUAY :

M. Benjamin FERNANDEZ Y MEDINA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi d'Espagne, Président de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit ;

lesquels, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les Etats contractants déclarent accepter le Statut ci-annexé relatif au régime international des Ports maritimes adopté par la Deuxième Conférence Générale des Communications et du Transit, qui s'est réunie à Genève, le 15 novembre 1923.

Ce Statut sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente Convention. En conséquence, elles déclarent accepter les obligations et engagements dudit Statut, conformément aux termes et suivant les conditions qui y figurent.

ARTICLE 2.

La présente Convention ne porte en rien atteinte aux droits et obligations qui résultent des dispositions du Traité de Paix signé à Versailles le 28 juin 1919, ou des dispositions des autres traités analogues, en ce qui concerne les Puissances signataires ou bénéficiaires de ces traités.

ARTICLE 3.

La présente Convention, dont les textes français et anglais feront également foi, portera la date de ce jour, et sera, jusqu'au 31 octobre 1924, ouverte à la signature de tout Etat représenté à la Conférence de Genève, de tout Membre de la Société des Nations et de tout État à qui le Conseil de la Société des Nations aura à cet effet communiqué un exemplaire de la présente Convention.

ARTICLE 4.

La présente Convention est sujette à ratification. Les instruments de ratification seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations, qui en notifiera le dépôt à tous Etats signataires ou adhérents.

ARTICLE 5.

A partir du premier novembre 1924, tout Etat représenté à la Conférence visée à l'article premier, tout membre de la Société des Nations et tout État auquel le Conseil de la Société des Nations aura, à cet effet, communiqué un exemplaire, pourra adhérer à la présente Convention.

Cette adhésion s'effectuera au moyen d'un instrument communiqué au Secrétaire général de la Société des Nations, aux fins de dépôt dans les Archives du Secrétariat. Le Secrétaire général notifiera ce dépôt immédiatement à tous Etats signataires ou adhérents.

ARTICLE 6.

La présente Convention n'entrera en vigueur qu'après avoir été ratifiée au nom de cinq Etats. La date de son entrée en vigueur sera le quatre-vingt-dixième jour après la réception par le Secrétaire général de la Société des Nations de la cinquième ratification. Ultérieurement, la présente Convention prendra effet, en ce qui concerne chacune des Parties, quatre-vingt-dix jours après la réception de la ratification ou de la notification de l'adhésion.

Conformément aux dispositions de l'article 18 du Pacte de la Société des Nations, le Secrétaire Général enregistrera la présente Convention le jour de l'entrée en vigueur de cette dernière.

ARTICLE 7.

Un recueil spécial sera tenu par le Secrétaire général de la Société des Nations indiquant, compte tenu de l'article 9, quelles parties ont signé ou ratifié la présente Convention, y ont adhéré et l'ont dénoncée. Ce recueil sera constamment ouvert aux Membres de la Société et publication en sera faite aussi souvent que possible, suivant les indications du Conseil.

ARTICLE 8.

Sous réserve des dispositions de l'article 2 de la présente Convention, celle-ci peut-être dénoncée par l'une quelconque des Parties, après l'expiration d'un délai de cinq ans, à partir de la date de son entrée en vigueur pour ladite partie. La dénonciation sera faite sous forme de notification écrite, adressée au Secrétaire général de la Société des Nations. Copie de cette notification informant toutes les autres parties de la date à laquelle elle a été reçue, leur sera immédiatement transmise par le Secrétaire général.

La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général, et ne sera opérante qu'en ce qui concerne l'Etat qui l'aura notifiée.

ARTICLE 9.

Tout Etat signataire ou adhérent de la présente Convention peut déclarer, soit au moment de sa signature, soit au moment de sa ratification ou de son adhésion, que son acceptation de la présente Convention n'engage pas, soit l'ensemble, soit tel de ses protectorats, colonies, possessions ou territoires d'outre-mer soumis à sa souveraineté ou à son autorité, et peut, ultérieurement et conformément à l'article 5, adhérer séparément au nom de l'un quelconque de ses protectorats, colonies, possessions ou territoires d'outre-mer, exclus par cette déclaration.

La dénonciation pourra également s'effectuer séparément pour tout protectorat, colonie, possession ou territoire d'outre-mer ; les dispositions de l'article 8 s'appliqueront à cette dénonciation.

ARTICLE 10.

La revision de la présente Convention pourra être demandée à toute époque par un tiers des Etats contractants.

En foi de quoi, les plénipotentiaires sus-nommés ont signés la présente Convention.

FAIT à Genève, le neuf décembre mil neuf cent vingt-trois, en un seul exemplaire qui restera déposé dans les archives du Secrétariat de la Société des Nations.

Allemagne,
Belgique,
Brésil,

Empire Britannique,
Nouvelle-Zélande,
Inde,
Bulgarie,
Chili,
Danemark,

GOTTFRIED ASCHMANN.
XAVIER NEUJEAN.
E. LEITAO DE CARVALHO.
E. MONTARROYS.
H. LLEWELLYN SMITH.
J. ALLEN.
HARDINGE OF PENSHURST.
D. MIKOFF.
FRANCISCO RIVAS VICUNA.
A. HOLCK-COLDING.

Espagne,

Sous réserve du droit concernant
l'émigration dont à l'article 12 (douze)
de ce Statut.

GMO. BROCKMANN.

Esthonie,

R. C. PUSTA.

Grèce,

A. POLITIS. D. G. PROGAS.

Sous réserve du droit concernant
l'émigration, dont l'article 12 (douze)
de ce Statut.

A. P. D. Ph.

Hongrie,

WALTER.

Italie,

Sous réserve du droit concernant
l'émigration, dont à l'article 12 (douze)
de ce Statut.

Paolo BIGNAMI.

Japon,

S OKUYAMA.

Lithuanie,

Sous réserve du droit concernant
l'émigration, dont l'article 12 (douze)
de ce statut.

DOBKEVICIUS.

Norvège,

Gabriel SMITH.

Pays-Bas,

v. EYSINGA, à l'exemption des
territoires d'outre-mer, Indes
Néerlandaises, Suriname et
Curaçao.

Salvador,

J. Gustavo GUERRERO.

*Royaume des Serbes, Croa-
tes et Slovènes,*

Sous réserve du droit concer-
nant l'émigration, dont à
l'article 12 (douze) de ce
Statut.

B. VOUKOVITCH.

Siam,

Phya SANPAKITCH PREECHA.

Suède,

ALSTRÖMER.

Suisse,

HEROLD.

Tchécoslovaquie,

Sous réserve du droit concer-
nant l'émigration, dont à
l'article 12 (douze) de ce
Statut.

J. DVORACEK.

Uruguay,

B. FERNANDEZ Y MEDINA.

STATUT.

ARTICLE PREMIER.

Sont considérés comme ports maritimes, au sens du présent Statut, les ports fréquentés normalement par les navires de mer et servant au commerce extérieur.

ARTICLE 2.

Sous condition de réciprocité et avec la réserve prévue au premier alinéa de l'article 8, tout Etat contractant s'engage à assurer aux navires de tout autre Etat contractant un traitement égal à celui de ses propres navires ou des navires de n'importe quel autre Etat, dans les ports maritimes placés sous sa souveraineté ou son autorité, en ce qui concerne la liberté d'accès du port, son utilisation et la complète jouissance des commodités qu'il accorde à la navigation et aux opérations commerciales pour les navires, leurs marchandises et leurs passagers.

L'égalité de traitement ainsi établie s'étendra aux facilités de toutes sortes telles que : attribution de places à quai, facilités de chargement et de déchargement, ainsi qu'aux droits et taxes de toute nature perçus au nom ou pour le compte du Gouvernement, des autorités publiques, des concessionnaires ou établissements de toutes sortes.

ARTICLE 3.

Les dispositions de l'article précédent ne restreignent aucunement la liberté des autorités compétentes d'un port maritime dans l'application des mesures qu'elles jugent convenables de prendre en vue de la bonne administration du port, pourvu que ces mesures soient conformes au principe de l'égalité de traitement tel qu'il est défini dans ledit article.

ARTICLE 4.

Tous les droits et taxes pour l'utilisation des ports maritimes devront être dûment publiés avant leur mise en vigueur.

Il en sera de même des règlements de police et d'exploitation.

Dans chaque port maritime, l'administration du port tiendra à la disposition des intéressés un recueil des droits et taxes en vigueur, ainsi que des règlements de police et d'exploitation.

ARTICLE 5.

Pour la détermination et l'application des droits de douane ou assimilés, des droits d'octroi local ou de consommation, ainsi que des frais accessoires perçus à l'occasion de l'importation ou de l'exportation des marchandises par les ports maritimes placés sous la souveraineté ou l'autorité des Etats contractants, il ne pourra être aucunement tenu compte du pavillon du navire, de telle sorte qu'aucune distinction ne sera faite au détriment du pavillon d'un Etat contractant quelconque entre celui-ci et le pavillon de l'Etat sous la souveraineté ou l'autorité duquel le port est placé, ou celui de n'importe quel autre Etat.

ARTICLE 6.

Afin de ne pas rendre inopérant dans la pratique le principe d'égalité de traitement dans les ports maritimes, posé à l'article 2, par l'adoption d'autres mesures de discrimination prises contre les navires d'un Etat contractant utilisant lesdits ports, chaque Etat contractant s'engage à appliquer les dispositions des articles 4, 20, 21 et 22 du Statut annexé à la Convention sur le régime international des voies ferrées signée à Genève le 9 décembre 1923 en tant que ces articles s'appliquent aux transports en provenance ou à destination d'un port maritime, que cet Etat contractant soit ou non partie à ladite Convention sur le régime international des voies ferrées. Lesdits articles doivent être interprétés conformément aux dispositions du Protocole de signature de ladite Convention. (Voir annexe.)

ARTICLE 7.

A moins de motifs exceptionnels, basés notamment sur des considérations géographiques, économiques ou techniques spéciales justifiant une dérogation, les droits de douane perçus dans un port maritime quelconque placé sous la souveraineté ou l'autorité d'un Etat contractant, ne pourront être supérieurs à ceux qui sont perçus aux autres frontières douanières du même Etat, sur une marchandise de même nature, de même provenance ou de même destination.

Si pour les motifs exceptionnels ci-dessus visés, des facilités douanières particulières sont accordées par un Etat contractant sur d'autres voies d'importation ou d'exportation des marchandises, il n'en fera pas un moyen de discrimination déraisonnable au détriment de l'importation ou de l'exportation effectuée par la voie des ports maritimes placés sous sa souveraineté ou autorité.

ARTICLE 8.

Chacun des Etats contractants se réserve la faculté de suspendre, après notification par la voie diplomatique, le bénéfice de l'égalité de traitement pour tout navire d'un Etat qui n'appliquerait pas, d'une façon effective, dans un port maritime placé sous sa souveraineté ou son autorité, les dispositions du présent Statut aux navires dudit Etat contractant, à leurs marchandises et à leurs passagers.

En cas d'application de la mesure prévue à l'alinéa précédent, l'Etat qui en aura pris l'initiative et l'Etat qui en sera l'objet auront, l'un et l'autre, le droit de s'adresser à la Cour permanente de Justice internationale par une requête adressée au greffe; la Cour statuera en procédure sommaire.

Toutefois, chaque Etat contractant aura la faculté, au moment de signer ou de ratifier la présente Convention, de déclarer que, à l'égard de tous les autres Etats contractants qui feraient la même déclaration, il renonce au droit de prendre les mesures mentionnées à l'alinéa premier du présent article.

ARTICLE 9.

Le présent Statut ne vise en aucune manière le cabotage maritime.

ARTICLE 10.

Chaque Etat contractant se réserve le droit d'organiser comme il l'entend le

service du remorquage dans ses ports maritimes, à la condition que les dispositions des articles 2 et 4 soient observées.

ARTICLE 11.

Chaque Etat contractant se réserve le droit d'organiser ou de réglementer le pilotage comme il l'entend.

Dans le cas où le pilotage est obligatoire, les tarifs et les services rendus seront soumis aux dispositions des articles 2 et 4, mais chaque Etat contractant pourra exempter de l'obligation ceux de ses nationaux qui rempliraient des conditions techniques déterminées.

ARTICLE 12.

Chaque Etat contractant aura la faculté, au moment de la signature ou de la ratification de la présente Convention, de déclarer qu'il se réserve le droit de limiter, suivant sa propre législation, et en s'inspirant autant que possible des principes du présent Statut, le transport des émigrants aux navires auxquels il aura accordé des patentes, comme remplissant les conditions requises dans ladite législation.

Les navires autorisés à faire le transport des émigrants jouiront, dans tous les ports maritimes, de tous les avantages prévus dans le présent Statut.

ARTICLE 13.

Le présent Statut s'applique à tous les navires, qu'ils appartiennent à des particuliers, à des collectivités publiques ou à l'Etat.

Toutefois, il ne vise en aucune manière les navires de guerre, ni les navires de police ou de contrôle, ni, en général, les navires exerçant à un titre quelconque la puissance publique, ni tous les autres navires lorsque ceux-ci servent exclusivement aux fins de forces navales, militaires ou aériennes d'un Etat.

ARTICLE 14.

Le présent Statut ne vise en aucune manière ni les navires de pêche, ni les produits de leur pêche.

ARTICLE 15.

Lorsque par traité, convention ou accord, un Etat contractant aura accordé certains droits à un autre Etat, dans une zone définie de l'un de ses ports maritimes, en vue de faciliter le transit des marchandises et des passagers à destination ou en provenance dudit Etat, aucun autre Etat contractant ne pourra se prévaloir des dispositions du présent Statut pour revendiquer des droits analogues.

Tout Etat contractant jouissant de tels droits dans un port maritime d'un Etat contractant ou non devra se conformer aux dispositions du présent Statut, en ce qui concerne le traitement des navires faisant le commerce avec lui, ainsi que de leurs marchandises et de leurs passagers.

Tout Etat contractant qui accorde de tels droits à un Etat non-contractant est tenu de prévoir dans l'accord à intervenir à ce sujet l'obligation pour l'Etat qui jouira de ces droits, de se conformer aux dispositions du présent Statut, en ce qui concerne le traitement des navires faisant le commerce avec lui, ainsi que de leurs marchandises et de leurs passagers.

ARTICLE 16.

Il pourra être exceptionnellement, et pour une terme aussi limité que possible, dérogé aux dispositions des articles 2 à 7 inclus par des mesures particulières ou générales que chacun des Etats contractants serait obligé de prendre, en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'Etat ou les intérêts vitaux du pays, étant entendu que les principes du présent Statut doivent être maintenus dans toute la mesure du possible.

ARTICLE 17.

Aucun des Etats contractants ne sera tenu, par le présent Statut, de permettre le transit des voyageurs dont l'entrée sur ses territoires sera prohibée ou des marchandises d'une catégorie dont l'importation est interdite, soit pour raison de santé ou de sécurité publiques, soit comme précaution contre les maladies des animaux ou des végétaux. En ce qui concerne les transports autres que les transports en transit, aucun des Etats contractants ne sera tenu par le présent Statut de permettre le transport de voyageurs dont l'entrée sur ses territoires est prohibée ou des marchandises dont l'importation ou l'exportation est interdite, en vertu de lois nationales.

Chaque Etat contractant aura le droit de prendre les mesures de précaution nécessaires relatives au transport des marchandises dangereuses ou assimilées, ainsi que de police générale, y compris la police des émigrants entrant ou sortant de ses territoires, étant entendu que de telles mesures ne devront pas avoir pour effet d'établir des discriminations contraires aux principes du présent Statut.

Rien dans le présent Statut ne saurait non plus affecter les mesures que l'un quelconque des Etats contractants est ou pourra être amené à prendre en vertu de conventions internationales générales auxquelles il est partie, ou qui pourraient être conclues ultérieurement, en particulier celles conclues sous les auspices de la Société des Nations, relativement à la traite des femmes et des enfants, au transit, à l'exportation ou à l'importation d'une catégorie particulière de marchandises, telles que l'opium ou autres drogues nuisibles et les armes ou le produit de pêcheries, ou bien de conventions générales qui auraient pour objet de prévenir toute infraction aux droits de propriété industrielle, littéraire ou artistique, ou qui auraient trait aux fausses marques, fausses indications d'origine ou autres méthodes de commerce déloyal.

ARTICLE 18.

Le présent Statut ne fixe pas les droits et devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre ; néanmoins, il subsistera en temps de guerre, dans la mesure compatible avec ces droits et ces devoirs.

ARTICLE 19.

Les Etats contractants s'engagent à apporter à celles des conventions en vigueur à la date du 9 décembre 1923 et qui contreviendraient aux dispositions du présent Statut, dès que les circonstances le rendront possible ou tout au moins au moment de l'expiration de ces conventions, toutes modifications destinées à les mettre en harmonie avec elles, que permettront les conditions géographiques, économiques ou techniques des pays ou régions qui sont l'objet de ces conventions.

Il en est de même des concessions accordées avant la date du 9 décembre 1923 pour l'exploitation totale ou partielle des ports maritimes.

ARTICLE 20.

Le présent Statut ne comporte aucunement le retrait de facilités plus grandes en vigueur, accordées à l'utilisation des ports maritimes dans des conditions compatibles avec les principes du présent Statut ; il ne comporte pas davantage l'interdiction d'en accorder à l'avenir de semblables.

ARTICLE 21.

Sans préjudice de la clause prévue au deuxième alinéa de l'article 8, les différends qui surgiraient entre Etats contractants au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Statut seront réglés de la manière suivante :

Si le différend ne peut être réglé, soit directement entre les parties, soit par tout autre moyen de règlement amiable, les parties au différend pourront, avant de recourir à toute procédure d'arbitrage ou à un règlement judiciaire, soumettre le différend pour avis consultatif à l'organe qui se trouverait institué par la Société des Nations comme organe consultatif et technique des Membres de la Société, en ce qui concerne les communications et le transit. En cas d'urgence, un avis provisoire pourra recommander toutes mesures provisionnelles destinées notamment à rendre au trafic international les facilités dont il jouissait avant l'acte ou le fait ayant donné lieu au différend.

Si le différend ne peut être réglé par l'une des procédures indiquées dans l'alinéa précédent, les Etats contractants soumettront leur litige à un arbitrage, à moins qu'ils n'aient décidé ou ne décident, en vertu d'un accord entre les parties, de le porter devant la Cour permanente de justice internationale.

ARTICLE 22.

Si l'affaire est soumise à la Cour permanente de Justice internationale, il sera statué dans les conditions déterminées par l'article 27 du Statut de ladite Cour.

En cas d'arbitrage, et à moins que les parties n'en décident autrement, chaque partie désignera un arbitre et le troisième membre du Tribunal arbitral sera choisi par les arbitres, ou, si ces derniers ne peuvent s'entendre, sera nommé par le Conseil de la Société des Nations sur la liste des assesseurs pour les affaires de communications et du transit mentionnées à l'article 27 du Statut de la Cour permanente de justice internationale ; dans ce dernier cas, le troisième membre sera choisi conformément aux dispositions de l'avant-dernier alinéa de l'article 4 et du premier alinéa de l'article 5 du Pacte de la Société.

Le Tribunal arbitral jugera sur la base du compromis arrêté d'un commun accord par les parties. Si les parties n'ont pu se mettre d'accord, le Tribunal arbitral, statuant à l'unanimité, établira le compromis après examen des prétentions formulées par les parties ; au cas où l'unanimité ne serait pas obtenue, il sera statué par le Conseil de la Société, dans les conditions prévues à l'alinéa précédent. Si le compromis ne fixe pas la procédure, le Tribunal arbitral la fixera lui-même.

Au cours de la procédure d'arbitrage et à moins de dispositions contraires dans le compromis, les parties s'engagent à porter devant la Cour permanente de justice internationale toute question de droit international ou tout point d'interprétation juridique du Statut, dont le Tribunal arbitral, sur demande d'une des parties, estimerait que le règlement du différend exige la solution préalable.

ARTICLE 23.

Il est entendu que le présent Statut ne doit pas être interprété comme réglant en quoi que ce soit les droits et obligations *inter se* de territoires faisant partie ou placés sous la protection d'un même Etat souverain, que ces territoires pris individuellement soient ou non Etats contractants.

ARTICLE 24.

Rien dans les précédents articles ne pourra être interprété comme affectant en quoi que ce soit les droits ou obligations de tout Etat contractant en tant que Membre de la Société des Nations.

ANNEXE.

Textes des articles du Statut sur le régime international des voies ferrées, et des dispositions y relatives du Protocole de signature.

ARTICLE 4.

Les Etats contractants, reconnaissant la nécessité de laisser à l'exploitation des chemins de fer l'élasticité indispensable pour lui permettre de répondre aux besoins complexes du trafic, entendent maintenir intacte la liberté de cette exploitation, tout en veillant à ce que cette liberté s'exerce sans abus à l'égard du trafic international.

Ils s'engagent à donner au trafic international des facilités raisonnables et s'interdisent toute discrimination qui aurait un caractère de malveillance à l'égard des autres Etats contractants, de leurs nationaux ou de leurs navires.

Le bénéfice des dispositions du présent article n'est pas limité aux transports régis par un contrat unique; il s'étend également aux transports visés aux articles 21 et 22 du présent Statut, sous les conditions spécifiées aux dits articles.

ARTICLE 20.

Les Etats contractants, reconnaissant la nécessité de laisser aux tarifs en général la souplesse indispensable pour leur permettre de s'adapter, aussi exactement que possible, aux besoins complexes du commerce et de la concurrence commerciale, entendent maintenir intacte la liberté de leur tarification, suivant les principes admis par leur propre législation tout en veillant à ce que cette liberté s'exerce sans abus à l'égard du trafic international.

Ils s'engagent à appliquer au trafic international des tarifs raisonnables, tant par leur taux que par leurs conditions d'application et s'interdisent toute discrimination qui aurait un caractère de malveillance à l'égard des autres Etats contractants, de leurs nationaux ou de leurs navires.

Ces dispositions ne font pas obstacle à l'établissement entre les chemins de fer et la navigation, de tarifs communs respectant les principes posés par les précédents alinéas.

ARTICLE 21.

Le bénéfice des dispositions de l'article 20 n'est pas limité aux transports régis

par un contrat unique. Il s'étend également à des transports qui comportent une série de parcours, par chemin de fer, par mer ou par toute autre voie, empruntant les territoires de plusieurs Etats contractants et régis par des contrats distincts, sous réserve que les conditions ci-après soient remplies.

Chacun des contrats successifs doit mentionner la provenance initiale et la destination finale du transport ; la marchandise doit, pendant toute la durée du trajet total, rester sous la surveillance des transporteurs et être transmise par chacun d'eux au suivant sans intermédiaire et sans autre délai que celui nécessaire à l'accomplissement des opérations de transmission, des formalités administratives de douane, d'octroi, de police ou autres.

ARTICLE 22.

Les dispositions de l'article 20 sont également applicables aussi bien en trafic national qu'en trafic international par chemin de fer aux marchandises séjournant dans un port, sans que soit pris en considération le pavillon sous lequel elles ont été importées ou seront exportées.

Protocole de signature : Il est entendu que toute différence de traitement entre pavillons, fondée exclusivement sur la considération du pavillon, doit être considérée comme discrimination de caractère malveillant au sens des articles 4 et 20 du Statut sur le régime international des voies ferrées.

PROTOCOLE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION SUR LE RÉGIME INTERNATIONAL DES PORTS MARITIMES.

Au moment de procéder à la signature de la Convention sur le régime international des ports maritimes, conclue à la date de ce jour, les soussignés, dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

1° Il est entendu que les dispositions du présent Statut s'appliqueront aux ports de refuge spécialement construits dans ce but ;

2° Il est entendu que la réserve faite par la délégation britannique des stipulations de la Section 24 du « Pilotage Act » de 1913 est acceptée ;

3° Il est entendu que les obligations prévues par la législation française en ce qui concerne les courtiers maritimes, ne sont pas considérées comme contraires au principe et à l'esprit du Statut sur le régime international des ports maritimes ;

4° Il est entendu que la condition de réciprocité prévue dans l'article 2 du Statut sur le régime international des ports maritimes n'aura pas pour effet de priver des avantages dudit Statut les Etats contractants dépourvus de ports maritimes et qui ne jouiraient pas dans une zone d'un port maritime d'un autre Etat, des droits prévus à l'article 15 du Statut ci-dessus visé ;

5° Dans le cas où un Etat ou territoire auquel la Convention ne s'applique pas aurait même pavillon ou même nationalité qu'un Etat contractant, cet Etat ou ce territoire ne pourra se prévaloir d'aucun droit assuré par le Statut sur le régime international des ports maritimes au pavillon ou aux nationaux des Etats contractants.

Le présent Protocole aura la même force, valeur et durée que le Statut adopté à la date de ce jour et dont il doit être considéré comme faisant partie intégrante.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires susnommés ont signé le présent Protocole.

Fait à Genève, le neuf décembre mil neuf cent vingt-trois, en simple expédition qui sera déposée dans les Archives du Secrétariat de la Société des Nations; copie conforme en sera remise à tous les Etats représentés à la Conférence.

Suivent les mêmes signatures que celles figurant à la fin de la Convention.

**Convention et Statut sur le Régime international
des Voies ferrées et Protocole de signature.**

Genève, le 9 décembre 1923.

I.

**CONVENTION (1) SUR LE RÉGIME INTERNATIONAL
DES VOIES FERRÉES.**

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Brésil, l'Empire britannique (avec la Nouvelle-Zélande et l'Inde), la Bulgarie, le Chili, le Danemark, la Ville libre de Dantzig, l'Espagne, l'Esthonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, le Japon, la Lettonie, la Lithuanie, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Salvador, le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, le Siam, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie et l'Uruguay,

Désireux d'assurer la garantie et le maintien de la liberté des communications et du transit, ainsi que de faciliter à cette fin le développement de la coopération internationale dans l'organisation et l'exécution des transports par voie ferrée ;

Désireux également d'assurer l'application au régime des transports internationaux par voie ferrée du principe de l'équitable traitement de commerce ;

Considérant que la meilleure manière d'aboutir à un résultat en cette matière est par le moyen d'une convention générale à laquelle le plus grand nombre d'Etats pourront adhérer ultérieurement ;

Reconnaissant que l'entente internationale en matière de transport par voie ferrée a déjà fait l'objet de nombreuses conventions particulières entre Etats et entre administrations de chemins de fer et que c'est précisément par le moyen de telles conventions particulières que peuvent être poursuivis le plus efficacement, dans le détail de l'application des principes posés par une convention générale les progrès de l'entente internationale en ce domaine ;

Mais, estimant que, sans gêner le libre jeu de ces conventions particulières ni les rapports directs et efforts d'entente des administrations de chemins de fer, et sans porter atteinte aux droits de souveraineté ou d'autorité des Etats, c'est, au contraire, par l'élaboration d'une réglementation sommaire et systématique des obligations internationales reconnues en matière de transports internationaux par chemins de fer que pourra être donnée aux principes déjà acquis entre certains Etats ou entre certaines administrations la plus grande extension possible et que pourra être facilitée le plus largement, dans l'avenir, la conclusion de nouvelles conventions particulières, selon les besoins des développements du trafic international ;

Considérant que la Conférence réunie à Barcelone, le 10 mars 1921, sur l'invitation de la Société des Nations, a émis le vœu qu'une convention générale sur le régime international des voies ferrées soit conclue dans un délai de deux ans, que

(1) Dépôt des ratifications :

Empire Britannique, 29 août 1924.

la Conférence réunie à Gènes le 10 avril 1922 a demandé, en une résolution transmise aux organes compétents de la Société des Nations avec l'approbation du Conseil et de l'Assemblée de la Société, que soient conclues et mises en vigueur le plus tôt possible les conventions internationales relatives au régime des communications prévues dans les traités de paix et que l'article 379 du Traité de Versailles et les articles correspondants des autres traités ont prévu l'élaboration d'une convention générale sur le régime international des voies ferrées;

Ayant accepté l'invitation de la Société des Nations de participer à une conférence, réunie à Genève le 15 novembre 1923 :

Soucieux de mettre en vigueur les dispositions du Statut applicable au régime international des voies ferrées, qui y a été adopté, et de conclure une convention générale à cet effet :

Les Hautes Parties contractantes ont nommé pour leurs plénipotentiaires :

LE PRESIDENT DU REICH ALLEMAND :

D^r SEELIGER, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit, et
M. Paul WOLF, Conseiller au Ministère des Communications, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE AUTRICHIENNE :

M. Emerich PELUCL, Ministre résident, Représentant du Gouvernement fédéral auprès de la Société des Nations, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTE LE ROI DES BELGES :

M. Xavier NEUJEAN, Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones de Belgique, Délégué à la Deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE DES ETATS-UNIS DU BRESIL :

M. le Commandant-Major E. LEITAO DE CARVALHO, Officier d'Etat-Major, Professeur à l'Ecole d'Etat-Major de Rio de Janeiro, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit, et
M. Eliseu DA FONSECA MONTARROYOS, Membre de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit ; Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

**SA MAJESTÉ LE ROI DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE ET DES DOMINIONS BRITANNIQUES AU DELA
DES MERS, EMPEREUR DES INDES :**

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH, G. C. B., Conseiller économique principal du Gouvernement britannique, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

POUR LE DOMINION DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE :

L'Honorable Sir James ALLEN, K. C. B., Haut-Commissaire pour la Nouvelle-Zélande dans le Royaume-Uni ;

POUR L'INDE :

Le Très Honorable Lord HARDINGE OF PENSHURST, K. G., G. C. B., G. C. S. I.,
G. C. M. G., G. C. I. E., G. C. V. O., I. S. O., Conseiller privé, ancien
Vice-Roi, ancien Ambassadeur ;

SA MAJESTÉ LE ROI DES BULGARES :

M. D. MIKOFF, Chargé d'Affaires, à Berne ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI :

M. Francisco RIVAS VICUNA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire
près le Conseil fédéral suisse, près le Président de la République Tchéco-
slovaque, près le Président de la République autrichienne et près Son
Altesse Sérénissime le Gouverneur de Hongrie, Délégué à la deuxième
Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK :

M. P. A. HOLCK-COLDING, Chef de Département au Ministère des Travaux
publics, Membre de la Commission consultative et technique des Communi-
cations et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des
Communications et du Transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE POLONAISE,**POUR LA VILLE LIBRE DE DANTZIG :**

M. le Professeur Bohdan WINIARSKI, Vice-Président de la Commission consul-
tative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième
Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI D'ESPAGNE :

M. Guillermo BROCKMANN Y ABARZUA, Inspecteur général des Chaussées,
Canaux et Ports, Membre de la Commission consultative et technique des
Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale
des Communications et du Transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ESTHONIENNE :

M. Charles Robert PUSTA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire
près le Président de la République française, Membre de la Commission
consultative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la
deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE :

M. Urho TOIVOLA, Secrétaire à la Légation de Finlande, à Paris, Délégué à la
deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

M. Maurice SIBILLE, Député, Membre de la Commission consultative et tech-
nique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence
générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DES HELLÈNES :

- M. A. POLITIS, Délégué technique du Gouvernement hellénique, à Paris, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit, et
M. Demetre G. PNOCAS, Capitaine de frégate de la marine hellénique, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE GOUVERNEUR DE HONGRIE :

- M. Emile DE WALTER, Conseiller ministériel au Ministère royal de Hongrie des Affaires étrangères, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :

- M. Paolo BIGNAMI, ancien Sous-Secrétaire d'État, ancien Député, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON :

- M. S. OKUYAMA, Conseiller d'ambassade, Directeur adjoint du Bureau du Japon à la Société des Nations, à Paris, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE :

- M. le Dr M. WALTERS, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi d'Italie, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE LITHUANIENNE :

- M. C. DOBKEVICIUS, Conseiller à la Légation de Lithuanie à Paris, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE NORVÈGE :

- M. Gabriel SMITH, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS :

- Le Jonkheer W.-J.-M. VAN EYSINGA, Professeur à l'Université de Leyde, Membre de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE POLONAISE :

- M. le Professeur Bohdan WINIARSKI, Vice-Président de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE :

M. A.-Bartholomeu FERREIRA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de la République portugaise près le Conseil fédéral suisse ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE :

M. le Professeur Georges POPESCO, Inspecteur général, Directeur général des Ports et Voies de Communication par eau, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SALVADOR :

M. J.-G. GUERRERO, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Président de la République française et près Sa Majesté le Roi d'Italie, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DES SERBES, CROATES ET SLOVÈNES :

M. B. VOJKOVITCH, Directeur des Chemins de fer de l'Etat, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE SIAM :

M. Phya SANPAKITCH PREECHA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi d'Espagne et près Sa Majesté le Roi d'Italie, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE :

M. le Baron ALSTRÖMER, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral suisse ;

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE :

M. le Dr Robert HEROLD, Directeur de la Division des Chemins de fer du Département fédéral des Postes et des Chemins de fer, Membre de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE :

M. le Dr Robert FLIEDER, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral suisse, et

M. le Dr Frédéric ZADNIK, Conseiller ministériel au Ministère des Chemins de fer, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'URUGUAY :

M. Benjamin FERNANDEZ Y MEDINA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi d'Espagne, Président de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit ;

lesquels, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les Etats contractants déclarent accepter le Statut ci-annexé relatif au régime international des voies ferrées adopté par la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit, qui s'est réunie à Genève le 15 novembre 1923.

Ce Statut sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente Convention. En conséquence, ils déclarent accepter les obligations et engagements dudit Statut, conformément aux termes et suivant les conditions qui y figurent.

ART. 2.

La présente Convention ne porte en rien atteinte aux droits et obligations qui résultent des dispositions du Traité de Paix signé à Versailles le 28 juin 1919, ou des dispositions des autres traités analogues, en ce qui concerne les Puissances signataires ou bénéficiaires de ces traités.

ARTICLE 3.

La présente Convention, dont les textes français et anglais feront également foi, portera la date de ce jour et sera, jusqu'au 31 octobre 1924, ouverte à la signature de tout Etat représenté à la Conférence de Genève, de tout Membre de la Société des Nations et de tout Etat à qui le Conseil de la Société des Nations aura, à cet effet, communiqué un exemplaire de la présente Convention.

ARTICLE 4.

La présente Convention est sujette à ratification. Les instruments de ratification seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations, qui en notifiera le dépôt à tous Etats signataires ou adhérents.

ARTICLE 5.

A partir du premier novembre 1924, tout Etat représenté à la Conférence visée à l'article premier, tout Membre de la Société des Nations et tout Etat auquel le Conseil de la Société des Nations aura, à cet effet, communiqué un exemplaire pourra adhérer à la présente Convention.

Cette adhésion s'effectuera au moyen d'un instrument communiqué au Secrétaire général de la Société des Nations, aux fins de dépôt dans les archives du Secrétariat. Le Secrétaire général notifiera ce dépôt immédiatement à tous Etats signataires ou adhérents.

ARTICLE 6.

La présente Convention n'entrera en vigueur qu'après avoir été ratifiée au nom de cinq Etats. La date de son entrée en vigueur sera le quatre-vingt-dixième jour après la réception par le Secrétaire général de la Société des Nations de la cinquième ratification. Ultérieurement, la présente Convention prendra effet, en ce qui concerne chacune des Parties, quatre-vingt-dix jours après la réception de la ratification ou de la notification de l'adhésion.

Conformément aux dispositions de l'article 18 du Pacte de la Société des Nations, le Secrétaire général enregistra la présente Convention le jour de l'entrée en vigueur de cette dernière.

ARTICLE 7.

Un recueil spécial sera tenu par le Secrétaire général de la Société des Nations, indiquant, compte tenu de l'article 9, quelles Parties ont signé ou ratifié la présente Convention, y ont adhéré ou l'ont dénoncée. Ce recueil sera constamment ouvert aux Membres de la Société et publication en sera faite aussi souvent que possible, suivant les indications du Conseil.

ARTICLE 8.

Sous réserve des dispositions de l'article 2 de la présente Convention, celle-ci peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties, après l'expiration d'un délai de cinq ans, à partir de la date de son entrée en vigueur pour ladite Partie. La dénonciation sera faite sous forme de notification écrite, adressée au Secrétaire général de la Société des Nations. Copie de cette notification informant toutes les autres Parties de la date à laquelle elle a été reçue leur sera immédiatement transmise par le Secrétaire général.

La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général et ne sera opérante qu'en ce qui concerne l'Etat qui l'aura notifiée.

ARTICLE 9.

Tout Etat signataire de la présente Convention ou y adhérant peut déclarer, soit au moment de sa signature, soit au moment de sa ratification ou de son adhésion, que son acceptation de la présente Convention n'engage pas, soit l'ensemble, soit tel de ses protectorats, colonies, possessions ou territoires d'outre-mer soumis à sa souveraineté ou à son autorité, et peut, ultérieurement et conformément à l'article 5, adhérer séparément au nom de l'un quelconque de ces protectorats, colonies, possessions ou territoires d'outre-mer exclus par cette déclaration.

La dénonciation pourra également s'effectuer séparément pour tout protectorat, colonie, possession ou territoire d'outre-mer; les dispositions de l'article 8 s'appliqueront à cette dénonciation.

ARTICLE 10.

A l'expiration de chaque époque de cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention, la revision de la présente Convention pourra être demandée par cinq Etats contractants. A toutes autres époques, la revision de la présente Convention pourra être demandée par un tiers des Etats contractants.

En foi de quoi, les plénipotentiaires sus-nommés ont signé la présente Convention.

Fait à Genève, le neuf décembre mil neuf cent vingt-trois, en un seul exemplaire qui restera déposé dans les archives du Secrétariat de la Société des Nations.

Allemagne,

Autriche,

Belgique,

Brésil,

SEELIGER.

P. WOLF.

Emerich PFÜGL.

XAVIER NEUJEAN.

E. LEITAO DE CARVALHO.

*Empire Britannique,
Nouvelle-Zélande,
Inde,
Bulgarie,
Chili,
Danemark,
Ville libre de Dantzig,
Espagne,
Esthonie,
Finlande,
France,*

Grèce,

*Hongrie,
Italie,
Japon,
Lettonie,
Lithuanie,
Norvège,
Pays-Bas,*

*Pologne,
Portugal,
Roumanie,
Salvador,
Royaume des Serbes, Croa-
tes et Slovènes,
Siam,
Suède,
Suisse,
Tchécoslovaquie,

Uruguay,*

E. MONTARROYOS.
H. LLEWELLYN SMITH.
J. ALLEN.
HARDINGE OF PENSHURST.
D. MIKOFF.
FRANCISCO RIVAS VICUNA.
A. HOLCK-COLDING.
Bohdan WINIARSKI.
Gmo. BROCKMANN.
C.-R. PUSTA.
Urho TOIVOLA.
Maurice SIBILLE.

Sous la réserve prévue à l'article 9 de la présente Convention que ses dispositions n'engagent pas l'ensemble des Protectorats, Colonies, Possessions ou Territoires d'outre-mer soumis à la Souveraineté de la République française ou à son autorité.

A. POLITIS.
D.-G. PHOCAS.
WALTER.
Paolo BIGNAMI.
S. OKUYAMA.
D^r M. WALTERS.
DOBKEVICIUS.
Gabriel SMITH.
v. EYSINGA,

à l'exception des territoires d'outre-mer, Indes Néerlandaises, Suriname et Curaçao.
Bohdan WINIARSKI.
A. M. Bartholomeu FERREIRA.
G. POPESCO.
J. Gustavo GUERRERO.
B. VOUKOVITCH.

Phya SANPAKITCH PREECHA.
ALSTRÖMER.
HEROLD.
D^r Robert FLIEDER.
D^r ZADNIK.
B. FERNANDEZ Y MEDINA.

STATUT.**PREMIÈRE PARTIE.****Échanges internationaux par chemin de fer.****CHAPITRE PREMIER. — LIAISON DES LIGNES INTERNATIONALES.****ARTICLE PREMIER.**

En vue d'établir entre leurs réseaux les communications appropriées aux besoins du trafic international, les Etats contractants s'engagent :

Dans les cas où les dits réseaux se trouvent déjà en contact, à réaliser la continuité du service entre les lignes existantes chaque fois que les besoins du trafic international l'imposeront ;

Dans les cas où, pour satisfaire aux besoins du dit trafic, les liaisons existantes ne suffiraient pas, à se communiquer sans délai et à examiner amiablement entre eux leurs projets de renforcement de lignes existantes ou de constructions de lignes nouvelles, dont la jonction avec les réseaux d'un ou de plusieurs Etats contractants, ou la prolongation sur le territoire d'un ou de plusieurs Etats contractants, répondraient à ces besoins.

Les dispositions qui précèdent n'entraînent aucune obligation en ce qui concerne les lignes créées dans un intérêt régional ou de défense nationale.

ARTICLE 2.

Vu l'intérêt que présente, en général, pour les usagers du chemin de fer et, en particulier, pour les voyageurs, la réunion au même point des diverses opérations à la sortie et à l'entrée, les Etats qui estimeraient ne pas en être empêchés par des considérations d'un autre ordre s'efforceront de réaliser cette réunion, soit par l'établissement de gares-frontière communes ou, tout au moins, de gares communes pour chaque direction, soit par tous autres moyens appropriés.

L'Etat sur le territoire duquel se trouvera la gare-frontière commune donnera à l'autre Etat toutes facilités pour l'établissement et le fonctionnement des bureaux nécessaires aux services indispensables à l'exécution du trafic international.

ARTICLE 3.

L'Etat sur le territoire duquel les lignes de raccordement ou les gares-frontière sont situées accordera, sans qu'il soit de ce fait porté atteinte à ses droits de souveraineté ou d'autorité qui restent entiers, appui et assistance dans l'exercice de leurs fonctions aux fonctionnaires d'Etat ou aux employés de chemins de fer de l'autre Etat, en vue de faciliter le trafic international.

CHAPITRE II. — MESURES A PRENDRE EN VUE DE L'EXÉCUTION DU TRAFIC INTERNATIONAL.**ARTICLE 4.**

Les Etats contractants, reconnaissant la nécessité de laisser à l'exploitation

des chemins de fer l'élasticité indispensable pour lui permettre de répondre aux besoins complexes du trafic, entendent maintenir intacte la liberté de cette exploitation, tout en veillant à ce que cette liberté s'exerce sans abus à l'égard du trafic international.

Ils s'engagent à donner au trafic international des facilités raisonnables et s'interdisent toute discrimination qui aurait un caractère de malveillance à l'égard des autres Etats contractants, de leurs nationaux ou de leurs navires.

Le bénéfice des dispositions du présent article n'est pas limité aux transports régis par un contrat unique ; il s'étend également aux transports visés aux articles 21 et 22 du présent statut, sous les conditions spécifiées aux dits articles.

ARTICLE 5.

En ce qui concerne les facilités à assurer au trafic international des voyageurs et des bagages, les services seront organisés suivant les horaires d'autant plus favorables et dans les conditions de rapidité et de confort d'autant meilleures que ces services correspondront à des courants de transport plus importants.

Les Etats encourageront la mise en marche de trains directs ou, à défaut, la mise en service de voitures directes pour les grandes relations de trafic international, ainsi que toutes mesures ayant pour effet de rendre sur les dites relations les voyages particulièrement rapides et confortables.

ARTICLE 6.

En ce qui concerne les facilités à assurer au trafic international des marchandises, les services seront organisés de manière à réaliser des conditions de rapidité et de régularité d'autant plus satisfaisantes qu'ils correspondront à des courants de transports plus importants.

Les Etats encourageront les mesures techniques de toute nature ayant pour effet, sur les relations auxquelles correspondent des courants de trafic international d'une importance exceptionnelle, d'assurer des services d'une efficacité également exceptionnelle.

ARTICLE 7.

Au cas où le trafic international se trouverait temporairement suspendu ou limité sur un itinéraire déterminé, les administrations exploitantes, autant qu'il leur appartient d'y remédier, s'efforceront de rétablir au plus tôt un service normal et jusque là d'acheminer le trafic par un autre itinéraire avec le concours, en cas de besoin, des administrations d'autres Etats qui seraient en mesure d'apporter le secours de leurs lignes.

ARTICLE 8.

Les Etats contractants règlent les formalités de douane et de police de manière que le trafic international soit aussi peu entravé et retardé que possible. Les mêmes obligations s'appliquent aux formalités relatives aux passeports pour autant qu'il en est exigé.

Les Etats contractants encourageront tout spécialement les mesures ayant pour effet de réduire les opérations à effectuer dans les gares-frontières, en particulier les accords relatifs à la fermeture des wagons passant en douane et à la mise des colis sous scellés douaniers, ainsi que toutes organisations permettant de reporter l'accomplissement des formalités douanières à l'intérieur du pays.

DEUXIÈME PARTIE.**Emploi réciproque du matériel roulant et unité technique.****ARTICLE 9.**

Les Etats contractants, dans toute la mesure raisonnablement permise par les circonstances inciteront les administrations de chemins de fer placées sous leur souveraineté ou autorité, et dont les lignes forment un réseau continu de voies du même écartement, à conclure entre elles des conventions prévoyant toutes mesures de nature à permettre et faciliter l'échange et l'utilisation réciproque du matériel roulant.

Ces conventions pourront également prévoir une assistance par la fourniture de wagons vides, lorsque cette assistance est nécessaire pour répondre aux besoins du trafic international.

Ne sont pas comprises parmi les mesures faisant l'objet des conventions visées ci-dessus celles qui entraîneraient des modifications aux caractéristiques essentielles d'un réseau de chemin de fer ou d'un matériel roulant.

Toutefois, dans les cas où de telles modifications apparaîtraient spécialement désirables en raison de l'intensité du trafic et du peu d'importance relative de l'effort d'adaptation, les Etats contractants intéressés conviennent de se communiquer sans délai toutes propositions ayant ces modifications pour objet et d'en entreprendre amiablement l'examen.

ARTICLE 10.

En vue de faciliter l'emploi réciproque du matériel roulant, les Etats contractants faciliteront l'établissement de conventions visant l'unité technique des chemins de fer, notamment en ce qui concerne la construction et les conditions d'entretien du matériel roulant, ainsi que le chargement des wagons, dans toute la mesure utile pour la bonne exécution du trafic international.

En vue de donner au trafic international toutes les facilités et la sécurité désirables, ces conventions pourront, notamment en ce qui concerne les groupes de territoires contigus, viser l'unification des conditions de construction et des installations techniques des chemins de fer.

ARTICLE 11.

Des conventions spéciales pourront prévoir une assistance en matériel de traction et, dans les cas où le justifierait le trafic international intéressé, une assistance en combustible ou en énergie électrique.

ARTICLE 12.

Des conventions spéciales entre Etats pourront prévoir que le matériel roulant d'une administration, y compris le matériel de traction, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie sur un territoire autre que celui de l'Etat dont dépend l'administration propriétaire qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

ARTICLE 13.

L'emploi et la circulation en trafic international des wagons des particuliers ou d'organismes autres que les administrations de chemins de fer feront l'objet de conventions spéciales.

TROISIEME PARTIE.**Rapports entre le chemin de fer et ses usagers.****ARTICLE 14.**

Dans l'intérêt du trafic international, les Etats contractants faciliteront, dans toute la mesure raisonnablement permise par les circonstances, l'établissement d'accords permettant l'emploi d'un contrat unique couvrant la totalité du transport; ces accords s'efforceront d'atteindre le maximum d'uniformité qui peut être réalisé dans des conditions visant l'exécution du contrat direct par chacune des administrations participant au transport.

ARTICLE 15.

A défaut d'établissement d'un contrat de transport unique, il sera donné des facilités raisonnables pour l'exécution, sur la base de contrats successifs, des transports s'étendant sur les voies ferrées de deux ou plusieurs Etats contractants.

ARTICLE 16.

Les dispositions principales à envisager dans les conventions particulières régissant le contrat unique de transport de voyageurs et de bagages sont les suivantes :

- a) Les conditions dans lesquelles le chemin de fer est tenu ou non d'accepter le contrat de transport;
- b) Les conditions de la conclusion du contrat de transport et de l'établissement des titres définissant ledit contrat;
- c) Les obligations et règlements dont le respect est imposé au voyageur;
- d) Les obligations du voyageur relativement à l'accomplissement des formalités connexes telles que les formalités de douane nécessaires à l'exécution du transport;
- e) Les conditions de livraison des bagages;
- f) Les dispositions prévues en cas d'interruption de service ou autres difficultés affectant l'exécution des transports;
- g) La responsabilité du chemin de fer résultant du contrat de transport;
- h) L'exercice des actions naissant du contrat de transport et l'exécution des jugements.

ARTICLE 17.

Les dispositions principales à envisager dans les conventions particulières régissant le contrat unique de transport de marchandises sont les suivantes :

- a) Les conditions dans lesquelles le chemin de fer est tenu ou non d'accepter le contrat de transport;
- b) Les conditions de la conclusion du contrat de transport et l'établissement du titre définissant ledit contrat;

- c) La définition des obligations et responsabilités des diverses parties intervenant dans le contrat passé avec le chemin de fer ;
- d) Les dispositions relatives à l'itinéraire à suivre pour le transport et, le cas échéant, aux délais dans lesquels celui-ci doit être effectué ;
- e) Les conditions d'accomplissement, en cours de route, des formalités connexes (telles que les formalités de douane) nécessaires à l'exécution du transport ;
- f) Les conditions de livraison de la marchandise et du paiement de la créance des chemins de fer ;
- g) Les garanties accordées au chemin de fer pour le paiement de sa créance ;
- h) Les dispositions à prendre en cas d'empêchement au transport ou à la livraison ;
- i) La responsabilité du chemin de fer résultant du contrat de transport ;
- j) L'exercice des actions naissant du contrat de transport et l'exécution des jugements.

QUATRIÈME PARTIE.

Tarifs.

ARTICLE 18.

Les tarifs en vigueur conformément à la loi nationale, et dûment publiés avant leur mise en vigueur, déterminent :

En ce qui concerne les voyageurs et les bagages, les prix de transport, y compris les frais accessoires, s'il y a lieu, et les conditions dans lesquelles ils sont appliqués ;

En ce qui concerne les marchandises, les prix des transports, y compris les frais accessoires, le classement des marchandises auxquelles ces prix sont applicables et les conditions auxquelles est subordonnée cette application.

Le chemin de fer ne peut refuser à chaque transport le tarif qui lui est applicable, dès lors que les conditions dudit tarif sont remplies.

ARTICLE 19.

En trafic international, il ne peut être perçu, en sus des prix des tarifs applicables à un transport donné, aucune autre somme que celles qui constituent la rémunération équitable des opérations effectuées en dehors de celles pour lesquelles les tarifs prévoient une perception.

ARTICLE 20.

Les Etats contractants, reconnaissant la nécessité de laisser aux tarifs en général la souplesse indispensable pour leur permettre de s'adapter, aussi exactement que possible, aux besoins complexes du commerce et de la concurrence commerciale, entendent maintenir intacte la liberté de leur tarification, suivant les principes admis par leur propre législation, tout en veillant à ce que cette liberté s'exerce sans abus à l'égard du trafic international.

Ils s'engagent à appliquer au trafic international des tarifs raisonnables, tant par leur taux que par leurs conditions d'application et s'interdisent toute discrimination qui aurait un caractère de malveillance à l'égard des autres Etats contractants, de leurs nationaux ou de leurs navires.

Ces dispositions ne font pas obstacle à l'établissement, entre les chemins de fer et la navigation, des tarifs communs respectant les principes posés par les précédents alinéas.

ARTICLE 21.

Le bénéfice des dispositions de l'article 20 n'est pas limité aux transports régis par un contrat unique. Il s'étend également à des transports qui comportent une série de parcours par chemin de fer, par mer ou par toute autre voie, empruntant les territoires de plusieurs Etats contractants et régis par des contrats distincts, sous réserve que les conditions ci-après soient remplies.

Chacun des contrats successifs doit mentionner la provenance initiale et la destination finale du transport; la marchandise doit, pendant toute la durée du trajet total, rester sous la surveillance des transporteurs et être transmise par chacun d'eux au suivant sans intermédiaire et sans autre délai que celui nécessaire à l'accomplissement des opérations de transmission des formalités administratives de douane, d'octroi, de police ou autres.

ARTICLE 22.

Les dispositions de l'article 20 sont également applicables, aussi bien en trafic national qu'en trafic international par chemin de fer, aux marchandises séjournant dans un port, sans que soit pris en considération le pavillon sous lequel elles ont été importées ou seront exportées.

ARTICLE 23.

Les Etats contractants s'efforceront de promouvoir l'établissement de tarifs internationaux dans toute la mesure des besoins du trafic international auxquels il peut être raisonnablement donné satisfaction. Ils faciliteront l'adoption de toutes mesures ayant pour effet, même en dehors des tarifs internationaux, de rendre possible le calcul rapide des frais de transport pour les courants de trafic les plus importants.

ARTICLE 24.

Les Etats contractants s'efforceront d'obtenir l'unification du mode de présentation des tarifs tant internationaux que nationaux, notamment en ce qui concerne les groupes de territoires contigus, en vue de rendre plus aisée l'application de ces tarifs pour le trafic international.

CINQUIÈME PARTIE.

Arrangements financiers entre administrations dans leurs relations avec les intérêts du trafic international.

ARTICLE 25.

Les arrangements d'ordre financier entre administrations de chemins de fer devront se prêter à un fonctionnement suffisamment efficace pour n'entraîner aucune gêne dans l'exécution du trafic international et, en particulier, dans l'application du contrat unique de transport.

ARTICLE 26.

En ce qui concerne les recettes des chemins de fer, les dispositions à envisager dans de tels arrangements sont notamment les suivantes :

- a) Règles relatives au droit de chaque administration de toucher la part lui revenant sur la créance du chemin de fer;
- b) Règles relatives à la possibilité de l'administration qui a négligé d'effectuer un encaissement dont la charge lui incombait;
- c) Dispositions à prendre pour assurer l'exactitude de la comptabilité, lorsque des administrations font confiance à d'autres administrations pour l'établissement de cette comptabilité;
- d) Dispositions relatives aux règlements financiers entre administrations, ayant pour effet de réduire, dans toute la mesure permise par les circonstances, les mouvements de fonds nécessités par ces règlements.

ARTICLE 27.

En ce qui concerne les sommes que le chemin de fer aura payées à ses usagers, les dispositions à envisager dans les arrangements entre administrations de chemins de fer sont notamment les suivantes :

- a) Règles relatives au recours de l'administration qui a payé une indemnité contre les autres administrations ayant concouru au transport;
- b) Dispositions relatives à la détermination des responsabilités des diverses administrations ou aux responsabilités qu'elles acceptent de considérer comme leur étant communes;
- c) Dispositions relatives au recours entre administrations, lorsque l'une d'elles a été conduite à rembourser un trop-perçu sur le montant de la créance du chemin de fer;
- d) Règles relatives à l'acceptation par d'autres administrations des décisions de justice rendues contre une administration et l'ayant contrainte à payer une somme.

ARTICLE 28.

Lorsque des difficultés se produisent du fait de la situation des changes et constituent une sérieuse entrave au trafic international, des mesures seront prises en vue d'atténuer au maximum ces inconvénients.

Toute administration de chemins de fer, exposée au risque de subir dans le règlement des décomptes des pertes sensibles, du fait des variations du change, pourra s'en couvrir en percevant une prime qui sera fixée à un taux raisonnable, en rapport avec ce risque. Les arrangements conclus entre administrations de chemins de fer pourront prévoir des taux de change fixes sous réserve de revisions périodiques.

Des mesures seront prises pour empêcher autant que possible toutes spéculations abusives auxquelles pourraient se livrer des intermédiaires dans les opérations résultant de la situation des changes.

SIXIÈME PARTIE.**Dispositions générales.****ARTICLE 29.**

Il pourra être exceptionnellement, et pour un terme aussi limité que possible,

dérogé aux dispositions du présent Statut par des mesures particulières ou générales que chacun des Etats contractants serait obligé de prendre en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'Etat ou les intérêts vitaux du pays, étant entendu que les principes du Statut devront être observés dans toute la mesure du possible.

ARTICLE 30.

Aucun des Etats contractants ne sera tenu, par le présent Statut, d'assurer le transit des voyageurs dont l'entrée sur ses territoires sera prohibée ou des marchandises d'une catégorie dont l'importation est interdite, soit pour raison de santé ou de sécurité publiques, soit comme précaution contre les maladies des animaux ou des végétaux. En ce qui concerne les transports autres que les transports en transit, aucun des Etats contractants ne sera tenu par le présent Statut d'assurer le transport des voyageurs dont l'entrée sur ses territoires est prohibée ou des marchandises dont l'importation ou l'exportation est interdite, en vertu des lois nationales.

Chaque Etat contractant aura le droit de prendre, d'une part, les mesures de précaution nécessaires relatives au transport des marchandises dangereuses ou assimilées, étant entendu que de telles mesures ne devront pas avoir pour effet d'établir des distinctions contraires aux principes du présent Statut, d'autre part, les mesures de police générales y compris la police des émigrants.

Rien dans le présent Statut ne saurait non plus affecter les mesures qu'un quelconque des Etats contractants est ou pourra être amené à prendre, en vertu de conventions internationales générales auxquelles il est partie, ou qui pourraient être conclues ultérieurement, en particulier celles conclues sous les auspices de la Société des Nations, relativement au transit, à l'exportation ou à l'importation d'une catégorie particulière de marchandises, telles que l'opium ou autres drogues nuisibles, et les armes ou le produit de pêcheries, ou bien de conventions générales qui auraient pour objet de prévenir toute infraction aux droits de propriété industrielle, littéraire ou artistique, ou qui auraient trait aux fausses marques, fausses indications d'origine ou autres méthodes de commerce déloyal.

ARTICLE 31.

Le présent Statut n'impose à aucun des Etats contractants une obligation nouvelle, du fait des présentes stipulations, de faciliter le transport des ressortissants d'un Etat non-contractant ou de leur bagages, ni de marchandises, voitures, wagons, ayant pour Etat de provenance ou de destination un Etat non-contractant.

ARTICLE 32.

Le présent Statut ne fixe pas les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre. Néanmoins, il subsistera en temps de guerre dans la mesure compatible avec ces droits et ces devoirs.

ARTICLE 33.

Le présent Statut ne comporte aucunement le retrait de facilités plus grandes que celles résultant de ses dispositions et qui auraient été accordées dans des conditions compatibles avec ses principes au trafic international par voie ferrée. Il ne comporte pas davantage l'interdiction d'en accorder, à l'avenir, de semblables.

ARTICLE 34.

Conformément à l'article 23^e du Pacte de la Société des Nations, tout Etat contractant qui pourra invoquer valablement contre l'application de l'une quelconque des dispositions du présent Statut sur tout ou partie de son territoire, une situation économique grave, résultant des dévastations commises sur son sol pendant la guerre de 1914-1918, sera considéré comme dispensé temporairement des obligations résultant de l'application de ladite disposition, étant entendu que les principes du présent Statut devront être observés dans toute la mesure du possible.

ARTICLE 35.

Si un différend surgit entre deux ou plusieurs Etats contractants au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Statut et si ce différend ne peut être réglé, soit directement entre les parties, soit par la voie de tout autre moyen de règlement amiable, les parties au différend pourront, avant de recourir à toute procédure de l'arbitrage ou à un règlement judiciaire, soumettre le différend, pour avis consultatif, à l'organe qui se trouverait institué par la Société des Nations comme organe consultatif et technique des Membres de la Société, en ce qui concerne les communications et le transit. En cas d'urgence, un avis provisoire pourra recommander toute mesure provisionnelle destinée notamment à rendre au trafic international les facilités dont il jouissait avant l'acte ou le fait ayant donné lieu au différend.

Si le différend ne peut être réglé par l'une des procédures indiquées dans le paragraphe précédent, les Etats contractants soumettront leur litige à un arbitrage, à moins qu'ils n'aient décidé ou ne décident, en vertu d'un accord entre les parties, de le porter devant la Cour permanente de Justice internationale.

ARTICLE 36.

Si l'affaire est soumise à la Cour permanente de Justice internationale, il sera statué dans les conditions déterminées par l'article 27 du Statut de ladite Cour.

En cas d'arbitrage et à moins que les parties n'en décident autrement, chaque partie désignera un arbitre et le troisième membre du Tribunal arbitral sera choisi par les arbitres, ou, si ces derniers ne peuvent s'entendre, sera nommé par le Conseil de la Société des Nations sur la liste des assesseurs pour les affaires de communications et de transit mentionnées à l'article 27 du Statut de la Cour permanente de Justice internationale ; dans ce dernier cas, le troisième membre sera choisi conformément aux dispositions de l'avant-dernier alinéa de l'article 4 et du premier alinéa de l'article 5 du Pacte de la Société.

Le tribunal arbitral jugera sur la base du compromis arrêté d'un commun accord par les parties. Si les parties n'ont pu se mettre d'accord, le tribunal arbitral, statuant à l'unanimité, établira le compromis après examen des prétentions formulées par les parties ; au cas où l'unanimité ne serait pas obtenue, il sera statué par le Conseil de la Société, dans les conditions prévues au paragraphe précédent. Si le compromis ne fixe pas la procédure, le tribunal arbitral la fixera lui-même.

Au cours de la procédure d'arbitrage et à moins de dispositions contraires dans le compromis, les parties s'engagent à porter devant la Cour permanente de Justice internationale toute question de droit international ou tout point d'inter-

prétation juridique du Statut, dont le Tribunal arbitral, sur demande d'une des parties, estimerait que le règlement du différend exige la solution préalable.

ARTICLE 37.

Les Etats contractants faciliteront l'établissement de conventions particulières en vue de permettre l'exécution des dispositions du présent Statut, lorsque les conventions existantes ne seront pas suffisantes à cet effet.

ARTICLE 38.

Les dispositions du présent Statut pourront être étendues, par le moyen de conventions particulières, à des entreprises de transport par une voie quelconque autre que la voie ferrée, notamment en tant que ces entreprises interviennent pour compléter un transport par chemin de fer.

Ces entreprises sont alors soumises à toutes les obligations imposées et investies de tous les droits reconnus au chemin de fer par le présent Statut.

Toutefois, les conventions particulières prévues au premier alinéa pourront admettre toutes dérogations au présent Statut qui pourront résulter des modalités différentes de transport. En particulier, en ce qui concerne le contrat applicable à un transport international empruntant la voie ferrée et la voie maritime, ces dérogations pourront prévoir l'application du droit maritime au parcours par mer.

ARTICLE 39.

A défaut de l'application des conventions particulières prévues à l'article 38, il sera donné des facilités raisonnables au mouvement des courants de transport empruntant la voie ferrée et une voie différente, telle que la voie de mer.

ARTICLE 40.

Les Etats contractants s'engagent à apporter à celles des conventions existantes qui contreviendraient aux dispositions du présent Statut, dès que les circonstances le rendront possible et, tout au moins, au moment de l'expiration de ces conventions, toutes modifications destinées à les mettre en harmonie avec elles, que permettraient les conditions géographiques, économiques ou techniques des pays ou régions qui sont l'objet de ces conventions.

ARTICLE 41.

Sans préjudice de l'application de l'article 24 du Pacte de la Société des Nations, tous offices ou bureaux, créés ou devant être créés en vertu de conventions internationales, dont l'objet est ou serait de faciliter le règlement entre Etats de questions relatives aux transports par voies ferrées, seront considérés comme procédant du même esprit que les organes de la Société des Nations et comme prolongeant dans leur domaine propre, en vue de l'exécution de la présente Convention, l'action des organes de la Société, et, en conséquence, échangeront avec les services compétents de la Société tous renseignements utiles concernant l'exercice de leur mission de coopération internationale.

ARTICLE 42.

Les Etats contractants prendront toutes mesures nécessaires pour que soient

communiquées à la Société des Nations toutes informations de nature à permettre aux organismes de la Société l'exercice des tâches qui leur incombent en vue de l'application de la présente Convention.

ARTICLE 43.

Il est entendu que le présent Statut ne doit pas être interprété comme réglant en quoi que ce soit les droits et obligations *inter se* de territoires faisant partie ou placés sous la protection d'un même Etat souverain, que ces territoires pris individuellement soient ou non Etats contractants.

ARTICLE 44.

Rien dans les précédents articles ne pourra être interprété comme affectant en quoi que ce soit les droits ou obligations de tout Etat contractant en tant que Membre de la Société des Nations.

PROTOCOLE DE SIGNATURE DE LA CONVENTION SUR LE RÉGIME INTERNATIONAL DES VOIES FERRÉES.

Au moment de procéder à la signature de la Convention sur le régime international des voies ferrées, conclue à la date de ce jour, les soussignés, dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

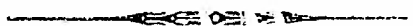
1. Il est entendu que toute différence de traitement entre pavillons, fondée exclusivement sur la considération du pavillon, doit être considérée comme discrimination de caractère malveillant au sens des articles 4 et 20 du Statut sur le régime international des voies ferrées.

2. Dans le cas où un Etat ou territoire auquel la Convention ne s'applique pas aurait même pavillon ou même nationalité qu'un Etat contractant, cet Etat ou ce territoire ne pourra se prévaloir d'aucun droit assuré par le présent Statut au pavillon ou aux nationaux des Etats contractants.

Le présent Protocole aura les mêmes force, valeur et durée que le Statut conclu à la date de ce jour et dont il doit être considéré comme faisant partie intégrante.

Fait à Genève, le neuf décembre mil neuf cent vingt-trois.

(*Suivent les mêmes signatures que celles figurant à la fin de la Convention.*)



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 17 JULI 1926.

Ontwerp van wet

houdende goedkeuring van verschillende overeenkomsten, in Maart-April 1921 te Barcelona en in November-December 1923 te Genève gesloten in zake de vrijheid van het verkeer en van den doorvoer.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Wij hebben de eer U ter goedkenning voor te leggen den tekst van een ontwerp van wet houdende goedkeuring van verschillende Overeenkomsten, in Maart-April 1921 te Barcelona, en in November-December 1923, te Genève gesloten tusschen de Staten, welke vertegenwoordigd waren op de eerste twee Algemeene Conferenties over de vrijheid van het Verkeer en van den Doorvoer, beide bijeengekomen op initiatief van den Volkenbond.

De U ter goedkeuring voorgelegde Overeenkomsten hebben betrekking :

de eerste, opgemaakt te Barcelona, op de vrijheid van den doorvoer ;

de tweede, insgelijks opgemaakt te Barcelona, op de erkenning van het recht tot het voeren van de vlag voor Staten zonder zeekust ;

de derde, te Genève gesloten, op het regime der zeehavens ;

en de vierde, insgelijks te Genève opgemaakt, op het regime der spoorwegen.

De tekst van deze vier Overeenkomsten is zeer duidelijk en vergt geen lange uitleggingen.

De goedkeuring van de eerste, betreffende de vrijheid van den doorvoer, zal slechts op wettelijke wijze een bestaanden toestand bekrachtigen. België vergemakkelijkt inderdaad den vrijen doorvoer over zijne spoor- en waterwegen en er wordt geenerlei onderscheid gemaakt op grond hetzij van de nationaliteit van de personen, hetzij van de vlag der schepen of booten, hetzij van de plaats van oorsprong, herkomst, invoer, uitvoer of bestemming, hetzij van welke overweging ook betreffende den eigendom van de goederen, van de schepen, booten, rijtuigen, wagens of andere vervoermiddelen. De doorvoorzendingen zijn er wegens haren doorvoer aan geen enkel bijzonder recht of bijzondere taxe onderworpen ; billijke tarieven worden op de doorvoorzendingen toegepast. Niets verhindert ons derhalve voorgoed tot die eerste Overeenkomst toe te treden.

De tweede kan, op nog sterkere gronden, zonder bezwaar door België bekrachtigd worden ; zij heeft inderdaad slechts tot doel het recht van de Staten zonder zeekust tot het voeren van eene vlag te erkennen.

Ten opzichte van de derde, betreffende het internationaal regime der zeehavens, zouden beschouwingen kunnen aangevoerd worden overeenkomend met die welke voor de eerste Overeenkomst werden vooruitgezet, vermits het regime, waaraan de vreemde schepen thans in de Belgische havens onderworpen zijn, reeds ruimer is dan dat voorzien bij het te Genève opgemaakte statuut. Geen maatregel van onderscheid wordt er inderdaad ten aanzien van de vreemde vlag getroffen, zelfs wanneer het land van oorsprong geen wederkeerigheid toekent aan de Belgische schepen, die zijne havens bezoeken; dit geldt namelijk voor de kustvaart, waarvoor het statuut trouwens eene uitzondering voorziet. Het is dan ook te voorzien dat wij, na bekrachtiging van deze Overeenkomst, om zoo te zeggen geen gebruik zullen te maken hebben van de vrijheid, bij artikelen 7 en 8 van het statuut gelaten om in sommige gevallen de toepassing er van te schorsen.

De vierde Overeenkomst heeft betrekking op het internationaal regime van de spoorwegen. Voor België kan zij beschouwd worden als de internationale bekrachtiging van een sinds lang bestaanden toestand. De verplichtingen en de lasten, welke er bij worden voorzien, zijn alle begrepen onder die welke ons land zich sedert vele jaren vrijwillig heeft opgelegd, zoowel in het belang van het internationaal verkeer als met het oog op de faciliteiten van ons eigen vervoer. Te dien opzichte heeft de Overeenkomst voor ons geen gevolg; zonder eenig bezwaar kunnen wij ze bekrachtigen.

Wij vertrouwen, Mijne Heeren, dat gij niet zult nalaten een gunstig gevolg te geven aan het ontwerp van wet houdende goedkeuring van deze Overeenkomsten.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

E. VANDERVELDE.

*De Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen,
Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart,*

E. ANSEELE.



VOLKENBOND.**Overeenkomst en Statuut betreffende de vrijheid
van den doorvoer.****Verklaring houdende erkenning van het recht tot het voeren
van de vlag voor Staten zonder zeekust.**

Akten goedgekeurd op de Eerste Algemeene Conferentie betreffende de vrijheid van het verkeer en van den doorvoer (Barcelona, 10 Maart-20 April 1921) en gesloten tusschen de Mogendheden welke hebben onderteekend tot op het oogenblik van het sluiten van het Protocol van onderteekening (December 1921).

I.**OVEREENKOMST EN STATUUT BETREFFENDE DE VRIJHEID
VAN DEN DOORVOER.**

(1) Albanië, Oostenrijk, België, Bolivia, Brazilië, Bulgarije, Chili, China, Columbia, Costa-Rica, Cuba, Denemarken, het Britsche keizerrijk (met Nieuw-Zeeland en Indië), Spanje, Esthland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Guatemala, Haïti, Honduras, Italië, Japan, Letland, Litauen, Luxemburg, Noorwegen, Panama, Paraguay, Nederland, Perzië, Polen, Portugal, Roemenië, de Staat der Serviërs, Croaten en Slowenen, Zweden, Zwitserland, Tsjecho-Slowakijë, Uruguay en Venezuela :

Wenschende de bescherming en het behoud van de vrijheid van verkeer en van doorvoer te verzekeren,

Overwegende dat zij te dier zake, door middel van algemeene overeenkomsten waartoe andere Mogendheden later zullen kunnen toetreden, het best in staat zullen zijn om het doel van artikel 23e van het Pact van den Volkenbond te verwezenlijken,

Erkennende dat het van belang is het recht van vrijen doorvoer uit te roepen en te regelen als een der beste middelen tot ontwikkeling van de samenwerking onder de Staten, zonder afbreuk te doen aan hunne rechten van souvereiniteit of van gezag over de doorvoerwegen,

Na aanvaarding van de uitnoodiging van den Volkenbond om deel te nemen aan eene op 10 Maart te Barcelona bijeengekomen Conferentie en kennisneming van de slotakte van deze Conferentie,

Bezorgd om van nu af aan de bepalingen in werking te doen treden van het Statuut, toepasselijk op den doorvoer over de spoor- en waterwegen, dat er werd aangenomen,

(1) Volgt de lijst van de Staten vertegenwoordigd op de Conferentie van Barcelona; de lijst van de Staten die onderteekend hebben volgt op den tekst van de Overeenkomst.

Te dien einde eene Overeenkomst willende sluiten, zoo hebben de Hooge Contracteerende Partijen als hunne gevolmachtigden benoemd :

DE VOORZITTER VAN DEN OPPERSTEN RAAD VAN ALBANIË :

Monseigneur Fan S. Noli, Afgevaardigde bij het Parlement ;

DE VOORZITTER VAN DE OOSTENRIJKSCHE REPUBLIEK :

Den heer Henri REINHARDT, Ministerieelen Raadsheer ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER BELGEN :

Den heer Xavier NEUJEAN, Kamerlid, Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK BOLIVIA :

Den heer Trifon MELEAN, Consul-Generaal van Bolivia in Spanje ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK DER VEREENIGDE STATEN VAN BRAZILIË :

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN BULGARIJE :

Den heer Lubin BOCHKOFF, Burgerlijk-Ingenieur, toegevoegd aan den Algemeenen Bestuurder van de Spoorwegen en de Havens ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK CHILI :

Senor Manuel RIVAS VICUNA, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister ;

DE VOORZITTER VAN DE CHINEESCHE REPUBLIEK :

Den heer Ouang YONG-PAO, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK COLUMBIA :

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK COSTA-RICA :

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK CUBA :

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN DENEMARKEN EN IJSLAND :

Den heer Peter-Andreas HOLCK-COLDING, Burceloverste bij het Ministerie van Openbare Werken ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN SPANJE :

Senor Don Emilio ORTUNO Y BERTÉ, Kamerlid, gewezen Minister van Openbare Werken ;

DE VOORZITTER VAN DE ESTHLANDSCHE REPUBLIEK :

Den heer Charles Robert PUSTA, Gevolmachtigden Minister ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK FINLAND :

Den heer Rolf THESLEFF, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister ;

DE VOORZITTER VAN DE FRANSCHÉ REPUBLIEK :

Den heer Maurice SIBILLE, Kamerlid, Lid van het Raadgevend Comité der Fransche Spoorwegen ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN HET VEREENIGDE KONINKRIJK VAN GROOT-BRITTANNIË EN IERLAND EN VAN DE OVERZEESCHÉ BRITSCHÉ GRONDGEBIEDEN, KEIZER VAN INDIË :

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH, G. C. B., Economischen Raadsheer van de Regeering ;

EN VOOR HET DOMINION NIEUW-ZEELAND :

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH, G. C. B.

VOOR INDIË :

Sir Louis James KERSHAW, K. C. S. I., C. I. E., Secretaris van het Departement van Financiën en van de Statistiek van het Ambt voor Indië ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER HELLENEN :

Den heer Pierre SCASSI, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister van Zijn Helleensche Majesteit in Spanje ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK GUATEMALA :

Den heer D^r Norberto GALVEZ, Consul-Generaal van Guatemala te Barcelona ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK HAÏTI :**DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK HONDURAS :****ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN ITALIË :**

Den heer Paolo BIGNARDI, Ingenieur, Kamerlid, gewezen Onderstaatssecretaris ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KEIZER VAN JAPAN :

Den heer MATSUDA, Gevolmachtigden Minister, Gezantschapsraad voor Japan te Parijs ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK LETLAND :

Den heer Germain ALBAT, Onderstaatssecretaris bij Buitenlandsche Zaken ;

DE VOORZITTER VAN DE LITAUSCHÉ REPUBLIEK :

Den heer SMYZKAUSKAS, Zaakgelastigde te Bern ;

HARE KONINKLIJKE HOOGHEID DE GROOTHERTOGIN VAN LUXEMBURG :

Den heer Antoine LÉFORT, Zaakgelastigde te Bern ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN NOORWEGEN :

Den heer D^r Fridtjof NANSEN, Professor aan de Hoogeschool te Christiania ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK PANAMA :

Den heer D^r Evenor HAZERA, Consul-generaal van Panama voor Spanje, gewezen Onderstaatssecretaris ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK PARAGUAY :**HARE MAJESTEIT DE KONINGIN DER NEDERLANDEN :**

Den heer Jonkheer VAN PANHUYS, Gevolmachtigden Minister ;

ZIJNE KEIZERLIJKE MAJESTEIT DE SHAH VAN PERZIË :

Z. EX. MIRZA HUSSEIN KHAM ALAI, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister van Perzië in Spanje ;

DE VOORZITTER VAN DE POOLSCHE REPUBLIEK :

Den heer Joseph WIELOVIEYSKI ;

DE VOORZITTER VAN DE PORTUGEESCHE REPUBLIEK :

Den heer Alfredo FREIRE D'ÁNDRADE, gewezen Minister van Buitenlandsche Zaken ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN ROEMENIË :

Den heer E. Margaritescu GRÉCIANU, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER SERVIËRS, CROATEN EN SLOWENEN :

Den heer Ante TRESICH-PAVICHICH, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister in Spanje en in Portugal ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN ZWEDEN :

Den heer Fredrik V. HANSEN, Algemeenen Bestuurder van de Waterkrachten en van de Kanalen van den Staat ;

DE VOORZITTER VAN DEN ZWITSERSCHEN BOND :

Den heer Giuseppe MOTTA, Bondsraadlid, Hoofd van het Politiek Bondsdepartement ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK TSJECHO-SLOWAKIJE :

Den heer D^r Ottokar LANKAS, Ministerieelen Raadsheer en Bestuurder van den Vervoerdienst bij het Ministerie van Spoorwegen ;

DE VOORZITTER VAN DE OOSTELIJKE REPUBLIEK URUGUAY :

Den heer Benjamin FERNANDEZ Y MEDINA, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister in Spanje ;

DE VOORZITTER VAN DE VEREENIGDE STATEN VAN VENEZUELA :

Welke, na mededeeling van hunne volmachten, die in behoorlijken vorm bevonden werden, overeengekomen zijn omtrent hetgeen volgt :

ARTIKEL ÉÉN.

De Hooge Contracteerende Partijen verklaren bijgaand Statuut betreffende de Vrijheid van den Doorvoer, op 14 April 1921 door de Conferentie van Barcelona goedgekeurd, aan te nemen.

Dit Statuut wordt beschouwd als wezenlijk deel uitmakende van deze Overeenkomst. Dienvolgens verklaren zij de verplichtingen en verbintenissen van voormeld Statuut aan te nemen overeenkomstig de bewoordingen en onder de voorwaarden welke er in voorkomen.

ART. 2.

Deze Overeenkomst laat volkomen onverlet de rechten en verplichtingen welke voortvloeien uit de bepalingen van het op 28 Juni 1919 te Versailles ondertee-kend Vredesverdrag of uit de bepalingen van de andere soortgelijke Verdragen, wat de Mogendheden betreft, welke deze verdragen hebben ondertekend of de voordeelen er van genieten.

ART. 3.

Deze Overeenkomst, waarvan de Fransche en de Engelsche tekst gelijkelijk rechtsgeldig zijn, draagt den datum van heden en kan ondertekend worden, tot op 1 December 1921.

ART. 4.

Deze Overeenkomst moet bekrachtigd worden. De akten van bekrachtiging worden gezonden aan den Algemeenen Secretaris van den Volkenbond, die de ontvangst er van ter kennis brengt van de overige Leden van den Bond, alsmede van de Staten die tot de ondertekening van de Overeenkomst werden toegelaten. De akten van bekrachtiging worden neergelegd in het archief van het Secretariaat.

Om te voldoen aan de voorschriften van artikel 18 van het Pact van den Volkenbond, schrijft de Algemeene Secretaris deze Overeenkomst in dadelijk na nederlegging van de eerste akte van bekrachtiging.

ART. 5.

De Leden van den Volkenbond, die deze Overeenkomst niet ondertekend hebben vóór 1 December 1921, kunnen tot deze toetreden.

Dit geldt eveneens voor de Staten die geen Lid zijn van den Bond en ten aanzien van welke de Raad van den Bond beslist heeft tot officieele mededeeling van deze Overeenkomst.

De toetreding wordt ter kennis gebracht van den Algemeenen Secretaris van den Bond, die aan al de betrokken Mogendheden bericht geeft van de toetreding en van den datum waarop zij werd medegedeeld.

ART. 6.

Deze Overeenkomst treedt slechts in werking na bekrachtiging door vijf Mogendheden. De datum van hare inwerkingtreding is de negentigste dag na dien waarop de Algemeene Secretaris van den Volkenbond de vijfde bekrachtiging ontvangen heeft. Nadien wordt deze Overeenkomst ten opzichte van ieder der Partijen van kracht negentig dagen na de ontvangst van de bekrachtiging of van de kennisgeving der toetreding.

Zoodra deze Overeenkomst in werking treedt, zendt de Algemeene Secretaris er een gelijkluidend afschrift van aan de Mogendheden die geen Lid zijn van den Bond, doch zich krachtens de Vredesverdragen tot toetreding verbonden hebben.

ART. 7.

Door den Algemeenen Secretaris van den Volkenbond wordt in een bijzondere verzameling aantekening gehouden van de Partijen die deze Overeenkomst onderteekend of bekrachtigd hebben, tot haar zijn toegetreden of ze hebben opgezegd. Deze verzameling ligt bestendig ter inzage voor de Leden van den Bond en wordt zoo dikwijls mogelijk volgens de aanwijzingen van den Raad uitgegeven.

ART. 8.

Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 2 van deze Overeenkomst, mag zij door om het even welke der Partijen worden opgezegd na een tijdsverloop van vijf jaar, te rekenen van den datum waarop zij voor bedoelde Partij van kracht is geworden. De opzegging geschiedt bij eene geschreven kennisgeving, aan den Algemeenen Secretaris van den Volkenbond gezonden. De Algemeene Secretaris zendt onmiddellijk aan al de overige Partijen een afschrift van bedoelde kennisgeving met den datum waarop zij is toegekomen.

De opzegging wordt van kracht één jaar na den datum waarop zij door den Algemeenen Secretaris ontvangen wordt en geldt alleen voor de Mogendheid die haar heeft ingezonden.

ART. 9.

De herziening van deze Overeenkomst kan ten allen tijde worden aangevraagd door een derde van de Hooge Contracteerende Partijen.

Des ten oorkonde hebben voornoemde gevolmachtigden deze Overeenkomst onderteekend.

Gedaan te Barcelona, den twintigsten April negentienhonderd een en twintig, op een enkel exemplaar dat neergelegd blijft in het archief van den Volkenbond (1).

*Zuid-Afrika,
Albanië,
Argentina,
Australië,
Oostenrijk,*

Fan S. NOLI.

REINHARDT.

(1) Volgt de lijst van de Staten, leden van den Volkenbond, die de Overeenkomst hebben onderteekend of het recht hebben tot haar toe te treden.

België,
Bolivië,
Brazilië,
Bulgarië,
Canada,
Chili,
China,
Columbia,
Costa-Rica,
Cuba,
Denemarken,
Britsch Keizerrijk

Xavier NEUJEAN.
 Trifon MELEAN.

L. BOCHKOFF.

Manuel RIVAS VICUNA.
 Ouang YONG-PAO.

A. HOLCK-COLDING
 H. LLEWELLYN SMITH.

Onder voorbehoud van de verklaring
 opgenomen in het proces-verbaal van
 de zitting van 19 April 1921, betref-
 fende de ter Conferentie van Barce-
 lona niet vertegenwoordigde Britsche
 Dominions.

Nieuw-Zeeland,
Indië,
Spanje,
Esthland,
Finland,
Frankrijk,
Griekenland,
Guatemala,
Haïti,
Honduras,
Italië,
Japan,
Lettland,
Litauen,
Luxemburg,
Nicaragua,
Noorwegen,
Panama,
Paraguay,
Nederland,
Peru,
Perzië,
Polen,
Portugal,
Roemenië,
Salvador,
Staat der Serviërs, Croaten
en Slowenen,
Siam,
Zweden,
Zwitserland,
Tsjecho-Slowakije,
Uruguay,
Venezuela,

H. LLEWELLYN SMITH.
 KERSHAW.
 E. ORTUNO.
 C. R. PUSTA.
 ROLF THESLEFF.
 MAURICE SIBILLE.
 P. SCASSI.
 N. GALVEZ'S.

PAOLO BIGNAMI.
 M. MATSUDA.
 GERMAIN ALBAT.
 V. SIUZIKAIUSKAS.
 LEFORT.

FRIDTJOF NANSEN.
 EVENOR HAZERA.

VAN PANHUYT.

HUSSEIN KHAN ALAI.
 JOSEPH WIELOVIEYSKI.
 A. FREIRE D'ANDRADE.
 E. MARGARITESCO GRECIANU.

ANTE TRESICH-PAVICIC.

FREDERIK HANSEN.
 MOTTA.
 DR LANKAS OTAKAR.
 B. FERNANDEZ Y MEDINA.

STATUUT BETREFFENDE DE VRIJHEID VAN DEN DOORVOER.

ARTIKEL ÉÉN.

Worden beschouwd als in doorvoer gezonden over het grondgebied staande onder de souvereiniteit of het gezag van om het even welken der contracteerende Staten, de personen, het reisgoed, de goederen, alsmede de schepen, booten, rijtuigen, wagens of andere vervoermiddelen, waarvan het vervoer over voormeld grondgebied, met of zonder overlading, met of zonder opslag, met of zonder breken van de lading, met of zonder verandering van vervoerwijze geschiedend, slechts een gedeelte is van een geheel vervoer begonnen en te eindigen buiten de grenzen van den Staat, over wiens grondgebied de doorvoer plaats vindt.

Dergelijke zendingen worden in dit Statuut aangewezen onder de benaming « doorvoorzendingen ».

ART. 2.

Onder voorbehoud van de overige bepalingen van dit Statuut, vergemakkelijken de maatregelen van reglementeering en uitvoering, door de contracteerende Staten genomen met betrekking tot het vervoer over het onder hunne souvereiniteit of hun gezag staand grondgebied, den vrijen doorvoer per spoor en per waterweg over de voor het internationaal doorvoerkeer geschikte openstaande wegen. Geenerlei onderscheid wordt gemaakt op grond hetzij van de nationaliteit der personen, hetzij van de vlag der schepen of booten, hetzij van de plaats van oorsprong, herkomst, invoer, uitvoer of bestemming, hetzij van welke beschouwing ook betreffende den eigendom der goederen, der schepen, booten, rijtuigen, wagens of andere vervoermiddelen.

Ten einde de toepassing van de bepalingen van dit artikel te verzekeren, laten de contracteerende Staten den doorvoer over hunne territoriale wateren toe onder de gebruikelijke voorwaarden en voorbehoudingen.

ART. 3.

Voor de doorvoorzendingen zijn geen bijzondere rechten of taxes wegens haren doorvoer (in- en uitvoer inbegrepen) verschuldigd. Nochtans kunnen op die doorvoorzendingen rechten of taxes worden geïnd, uitsluitend dienend tot dekking van de uitgaven voor toezicht en beheer, waartoe de doorvoer aanleiding geeft. Het bedrag van alle rechten of taxes van dien aard moet zooveel mogelijk overeenkomen met de uitgaaf welke zij moeten dekken; zij worden in de bij het vorige artikel bepaalde voorwaarden van gelijkheid toegepast, met dien verstande dat, op sommige wegen, die rechten of taxes kunnen verminderd of zelfs opgeheven worden uit hoofde van verschillen in de kosten van het toezicht.

ART. 4.

De contracteerende Staten verbinden zich, ten aanzien van de doorvoorzendingen, op de wegen, door Staatsdiensten of concessiehoudende diensten in bedrijf genomen of beheerd, welke ook de plaats van vertrek of van bestemming van de zendingen moge wezen, tot toepassing van billijke tarieven, zoowel wat het bedrag als wat de voorwaarden van die toepassing betreft en rekening gehouden met de verkeersvoorwaarden, alsmede met de beweeggronden van de handelsconcurrentie tusschen wegen van vervoer. Die tarieven moeten opgemaakt zijn om het internationaal verkeer zooveel mogelijk te vergemakkelijken. Geenerlei bezol-

diging, facilitéit of beperking mag rechtstreeks of onrechtstreeks afhangen van de nationaliteit of van de hoedanigheid van den eigenaar van het schip of van elk ander vervoermiddel dat op eenig gedeelte van den geheelen vervoerweg gebezigd werd of zou moeten gebezigd worden.

ART. 5.

Geen der contracteerende Staten is door dit Statuut gehouden den doorvoer te verzekeren van de reizigers wien het niet toegelaten is op zijn grondgebied te komen of van de goederen eener categorie waarvan de invoer verboden is, hetzij om redenen van openbare gezondheid of veiligheid, hetzij als voorzorg tegen ziekten van dieren of gewassen.

Iedere contracteerende Staat heeft het recht de noodige voorzorgsmaatregelen te nemen om zich te vergewissen of de personen, het reisgoed, de goederen, en inzonderheid de onder een monopolie behorende goederen, de schepen, booten, rijtuigen, wagens of andere vervoermiddelen, werkelijk in doorvoer zijn, alsmede om na te gaan of de in doorvoer reizende personen in staat zijn hunne reis te eindigen en om te vermijden dat de veiligheid van de verkeerswegen en -middelen in gevaar gebracht wordt.

Niets, in dit Statuut, kan afbreuk doen aan de maatregelen die om het even welke van de contracteerende Staten te nemen heeft of kan te nemen hebben krachtens algemeene internationale overeenkomsten waarbij hij partij is of welke later zouden kunnen gesloten worden, inzonderheid die gesloten onder begunstiging van den Volkenbond, betreffende den door-, den uit- of den invoer van een bijzondere categorie goederen, zooals opium of andere schadelijke drogerijen, wapens of visscherijvoortbrengselen, of wel krachtens algemeene overeenkomsten welke ten doel hebben iedere inbreuk op de industriele, letterkundige of artistieke eigendomsrechten te voorkomen, of die betrekking hebben op valsche merken, valsche opgaven van oorsprong of andere methoden van oneerlijken handel.

Ingeval er op de bevaarbare waterwegen, voor den doorvoer gebezigd, als monopolie werkende trekdiensten bestaan, moeten die diensten zoodanig zijn ingericht, dat zij den doorvoer van de schepen en booten niet belemmeren.

ART. 6.

Bij dit Statuut wordt aan geen enkelen der contracteerende Staten, op grond van deze bepalingen, een nieuwe verplichting opgelegd tot het verleen van vrijen doorvoer aan de onderhoorigen, alsmede aan hun reisgoed, of aan de vlag van een niet-contracteerenden Staat, of aan goederen, rijtuigen, wagens of andere vervoermiddelen welke herkomstig zijn van, ingevoerd worden in, uitgevoerd uit of bestemd zijn voor een niet-contracteerenden Staat, behalve wanneer er voor dergelijken doorvoer, door gelijk welken van de betrokken contracteerende Staten grondige redenen ingeroepen worden. Voor de toepassing van dit artikel is het wel te verstaan, dat de zonder overlading onder de vlag van eenen der contracteerende Staten doorgevoerde goederen, de aan die vlag toegekende voordeelen genieten.

ART. 7.

Bij uitzondering en voor een zoo beperkt mogelijken tijd mag er van de bepalingen van de vorige artikelen afgeweken worden bij bijzondere of algemeene maatregelen welke elk der contracteerende Staten mocht genoodzaakt zijn te nemen

in geval van ernstige gebeurtenissen waarbij de veiligheid van den Staat of de levensbelangen van het land betrokken zijn, met dien verstande dat het grondbeginsel van vrijen doorvoer, voorzover het eenigszins mogelijk is, moet in acht genomen worden.

ART. 8.

Dit Statuut bepaalt de rechten en de plichten niet van de oorlogvoerenden en onzijdigen in oorlogstijd. Het blijft niettemin in oorlogstijd van kracht voorzover dit met die rechten en die plichten vereenigbaar is.

ART. 9.

Dit Statuut legt aan geen enkelen der contracteerende Staten eenige verplichting op die in strijd zou zijn met zijne rechten en plichten als Lid van den Volkenbond.

ART. 10.

De vóór 1 Mei 1921 in zake doorvoer door de contracteerende Staten gesloten verdragen, overeenkomsten of accoorden komen niet te vervallen door het van kracht worden van dit Statuut.

Dientengevolge verbinden de contracteerende Staten zich om, hetzij bij het vervallen van die accoorden, hetzij zoodra de omstandigheden het toelaten, in de aldus gehandhaafde accoorden, welke in strijd mochten zijn met de bepalingen van dit Statuut, alle wijzigingen aan te brengen welke kunnen dienen om ze met deze bepalingen te doen overeenstemmen en die volgens de aardrijkskundige, economische of technische omstandigheden van de bij die accoorden betrokken landen of gewesten zouden mogelijk zijn.

De contracteerende Staten verbinden zich bovendien om voortaan geen verdragen, overeenkomsten of accoorden te sluiten die strijdig zouden zijn met de bepalingen van dit Statuut en niet gerechtvaardigd zouden wezen door redenen van aardrijkskundigen, economischen en technischen aard, op grond waarvan buitengewone afwijkingen gewettigd zouden zijn.

De contracteerende Staten kunnen, langs een anderen kant, overeenkomstig de grondbeginselen van dit Statuut, gewestelijke overeenkomsten betreffende den doorvoer sluiten.

ART. 11.

Dit Statuut brengt geenszins de intrekking met zich van grootere faciliteiten dan die voortvloeiende uit zijne bepalingen en welke onder voorwaarden, met de grondbeginselen daarvan vereenigbaar, werden toegestaan voor de doorvoersendingen over het grondgebied staande onder de souvereiniteit of het gezag van gelijk welken contracteerenden Staat. Het verbod voortaan dergelijke faciliteiten toe te kennen ligt er evenmin in besloten.

ART. 12.

Alle contracteerende Staat, die zich tegen de toepassing van om het even welke der bepalingen van dit Statuut, op geheel zijn grondgebied of op een deel er van, geldig kan beroepen op een ernstigen economischen toestand, ontstaan ten gevolge van de verwoestingen gedurende den oorlog 1914-1918 op zijn grondgebied aangericht, wordt, overeenkomstig artikel 23e van het Pact van den

Volkenbond, beschouwd als tijdelijk ontslagen van de verplichtingen welke volgen uit de toepassing van bedoelde bepaling, met dien verstande dat het grondbeginsel van de vrijheid van doorvoer, voorzover het eenigszins mogelijk is, moet in acht genomen worden.

ART. 13.

Bij ontstentenis van rechtstreeksche verstandhouding tusschen de Staten, worden al de geschillen die tusschen hen oprijzen omtrent de uitlegging of de toepassing van dit Statuut, vóór het Bestendig hof voor internationale Justitie gebracht, tenzij, bij toepassing van een bijzondere overeenkomst of een algemeene clause voor scheidsrechterlijke tusschenkomst, het geschil beslecht wordt hetzij bij scheidsrechterlijke uitspraak, hetzij op eenige andere wijze.

Het beroep wordt ingediend zooals voorzien bij artikel 40 van het Statuut van het Bestendig Hof voor internationale Justitie.

Om die geschillen echter zooveel mogelijk in der minne te beslechten, verbinden de contracteerende Staten zich om, vóór alle rechtsgeding en onder voorbehoud van de rechten en bevoegdheden van den Raad en van de Vergadering, die geschillen voor raad en advies te onderwerpen aan het lichaam dat door den Volkenbond als raadgevend en technisch lichaam vóór de Leden van den Bond in zake verkeer en doorvoer zou zijn ingesteld. In dringende gevallen kunnen bij een voorloopig advies alle voorafgaande maatregelen worden aanbevolen, inzonderheid om voor den vrijen doorvoer terug de faciliteiten te bekomen welke openstonden vóór de daad of het feit, waardoor tot het geschil aanleiding gegeven is

ART. 14.

Aangezien er in het binnenland of op de grenzen zelf van het grondgebied van sommige contracteerende Staten zonen of ingesloten stukken land bestaan, die een zeer geringe oppervlakte en bevolking hebben, vergeleken bij die van voormeld grondgebied en van dit laatste afgescheiden zijn, of nederzettingen die aan andere moederstaten toebehooren en het, van een anderen kant, om bestuursredenen onmogelijk is de bepalingen van dit Statuut op bedoelde zonen of ingesloten stukken land toe te passen, wordt overeengekomen dat die bepalingen er niet toepasselijk op zijn.

Dit geldt eveneens wanneer eene kolonie of onderhoorigheid in verhouding tot hare oppervlakte een bijzonder uitgestrekte grêns heeft, waardoor het toezicht van de douanen en de politie feitelijk onmogelijk wordt.

In de hiervoren bedoelde gevallen passen de betrokken Staten echter eene regeling toe welke zooveel mogelijk rekening houdt met de grondbeginselen van dit Statuut en den doorvoer en het verkeer vergemakkelijkt.

ART. 15.

Het is wel te verstaan dat dit Statuut niet moet worden uitgelegd als op eenig punt dienende tot regeling van de wederzijdsche rechten en plichten van grondgebieden, die deel uitmaken of onder de bescherming geplaatst zijn van een zelfden souverainen Staat, om het even of die grondgebieden, afzonderlijk genomen, al dan niet lid zijn van den Volkenbond.

**VERKLARING HOUDENDE ERKENNING VAN HET RECHT
TOT HET VOEREN VAN DE VLAG VOOR DE STATEN ZONDER ZEEKUST.**

De ondergeteekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, verklaren dat de Staten welke zij vertegenwoordigen de vlag erkennen van de schepen van iederen Staat zonder zeekust, wanneer de schepen in een enkele bepaalde plaats van dezès grondgebied ingeschreven zijn ; deze plaats geldt voor die schepen als haven van inschrijving.

Barcelona, den 20^e April 1921, gedaan op een enkel exemplaar waarvan de Fransche en de Engelsche tekst gelijkelijk rechtsgeldig zijn (1).

B. FERNANDEZ Y MEDINA,	<i>Uruguay.</i>
P. SCASSI,	<i>Griekenland.</i>
MOTTA,	<i>Zwitserland.</i>
EVENOR HAZERA,	<i>Panama.</i>
Trifon MELEAN,	<i>Bolivia.</i>
Germain ALBAT,	<i>Letland.</i>
N. GALVEZ S.,	<i>Guatemala.</i>
Joseph WIELOVIEYSKI,	<i>Polen.</i>
Lubin BOCHKOFF,	<i>Bulgarije.</i>
REINHARDT,	<i>Oostenrijk.</i>
Fredrik HANSEN,	<i>Zweden.</i>
Xavier NEUJEAN,	<i>België.</i>
Maurice SIBILLE,	<i>Frankrijk.</i>
Quang YONG-PAO,	<i>China.</i>
VAN PANHUY,	<i>Nederland.</i>
E. ORTUNO,	<i>Spanje.</i>
V. SIDZIKASKAS,	<i>Litauen.</i>
HUSSEIN KHAN ALAI,	<i>Perzië.</i>
A. HOLCK-COLDING,	<i>Denemarken.</i>
Manuel RIVAS VICUNA,	<i>Chili.</i>
Paolo BIGNAMI,	<i>Italië.</i>
A. FREIRE D'ANDRADE,	<i>Portugal.</i>
A. TRESIC PAVICIC,	<i>Koninkrijk der Serviërs, Croa-</i>
	<i>ten en Slowenen.</i>
Ing. Bohuslav MÜLLER,	<i>Tsjecho-Slowaksche Republiek.</i>
Fridtjof NANSSEN,	<i>Noorwegen.</i>
H. LLEWELLYN SMITH,	<i>Britsch Keizerrijk (2).</i>
H. LLEWELLYN SMITH,	<i>Nieuw-Zeeland.</i>
KERSHAW,	<i>Indië.</i>
C. R. PUSTA,	<i>Esthland.</i>
FAR S. NOLI,	<i>Albanië.</i>
M. MATSUDA,	<i>Japan.</i>

(1) Volgt de lijst van de Staten, Leden van den Volkenbond, die de Verklaring onderteekend hebben.

(2) Onder voorbehoud van de Verklaring opgenomen in het proces-verbaal van de zitting van 19 April 1921 betreffende de op de Conferentie van Barcelona niet vertegenwoordigde Britsche Dominions.

**Overeenkomst en Statuut betreffende
het internationaal Regime van de Zeehavens en Protocol
van Ondertekening.**

Genève, den 9^e December 1923.

**OVEREENKOMST (1) EN STATUUT
BETREFFENDE HET INTERNATIONAAL REGIME VAN DE ZEEHAVENS.**

Duitschland, België, Brazilië, het Britsche Keizerrijk (met Nieuw-Zeeland en Indië), Bulgarije, Chili, Denemarken, Spanje, Esthland, Griekenland, Hongarije, Italië, Japan, Litauen, Noorwegen, Nederland, Salvador, het Koninkrijk der Serviërs, Croaten en Slowenen, Siam, Zweden, Zwitserland, Tsjecho-Slowakije en Uruguay.

Wenschende de bij artikel 23 (c) van het Pact voorziene vrijheid van het verkeer in de ruimste mate te verzekeren door in de zeehavens staande onder hunne souvereiniteit of hun gezag en voor de behoeften van den internationalen handel gelijkheid van behandeling te waarborgen aan de schepen van al de contracteerende Staten, hunne goederen en hunne passagiers;

Overwegende dat het beste middel om te dier zake tot een uitslag te komen een algemeene overeenkomst is, waartoe de Staten later zoo talrijk mogelijk zullen kunnen toetreden;

Overwegende dat de op 10 April 1922 te Genua bijeengekomen Conferentie, in een besluit aan de bevoegde lichamen van den Volkenbond opgezonden, met de goedkeuring van den Raad en van de Vergadering van den Bond, gevraagd heeft, dat de bij de vredesverdragen voorziene internationale overeenkomsten betreffende het regime van het verkeer zoo spoedig mogelijk zouden gesloten en van kracht worden en dat bij artikel 379 van het Verdrag van Versailles en bij de daarmee overeenkomende artikelen van de andere verdragen de opmaking voorzien is van een Algemeene Overeenkomst betreffende het internationaal regime van de havens;

Na de nitnoodiging te hebben aangenomen van den Volkenbond om deel te nemen aan eene conferentie, op 15 November 1923 te Genève bijeengekomen:

Bezorgd om de bepalingen van het Statuut toepasselijk op het internationaal regime van de zeehavens, dat er werd goedgekeurd, van kracht te doen worden

(1) *Nederlegging van de bekrachtigingen:*

Britsch Keizerrijk, 29 Augustus 1924.

Toetredingen:

Frankrijk, 1 December 1924,

onder beding van nadere bekrachtiging en onder de twee volgende voorbehoudsbepalingen:

1° — Frankrijk is bevoegd om, overeenkomstig artikel 8 van de Overeenkomst, het voordeel te schorsen van de gelijkheid van behandeling voor de Koopvaardij van eenen Staat die, gebruik makend van de bepaling van art. 12, par. 1, zelf de gelijkheid van behandeling ten bate van zijne handelsvloot zou komen te verbreken;

2° — deze toetreding verbindt niet, zooals voorzien bij artikel 9 van de Overeenkomst, het geheel van de protectoraten, koloniën, bezittingen of grondgebieden van overzee staande onder de souvereiniteit of het gezag van de Fransche Republiek.

en om te dien einde een Algemeene Overeenkomst te sluiten, hebben de Hooge Contracteerende Partijen als hunne gevolmachtigden benoemd :

DE VOORZITTER VAN HET DUITSCHE RIJK :

Den heer Gottfried ASCHMANN, Consul-Generaal te Genève ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER BELGEN :

Den heer Xavier NEUJEAN, Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen en Telefonen van België, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK DER VEREENIGDE STATEN VAN BRAZILIË :

Den heer Commandant-Majoor E. LEITAO DE CARVALHO, Stafofficier, Leeraar aan de School voor Stafofficieren van Rio de Janeiro, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer, en
Den heer Eliseu da Fonseca MONTARROVOS, Lid van de Raadgevende en Technische Commissie voor het Verkeer en den Doorvoer, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN HET VEREENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-BRITTANNIË EN IERLAND EN VAN DE OVERZEESCHE DOMINIONS, KEIZER VAN INDIË :

Sir Hubert Llewellyn SMITH, G. C. B., Eersten Economischen Raadsheer van de Britsche Regeering, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

VOOR HET DOMINION NIEUW-ZEELAND :

Den Achtbaren Sir James ALLEN, K. C. B., Hoogcommissaris voor Nieuw-Zeeland in het Vereenigd Koninkrijk :

VOOR INDIË :

Den Zeer Achtbaren Lord HARDINGE OF PENSHURST, K. G., G. C. B., G. C. S. I., G. C. M. G., G. C. I. E., G. C. V. O., I. S. O., Geheimraad, gewezen Onderkoning, gewezen Gezant ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER BULGAREN :

Den heer D. MIKOFF, Zaakgelastigde te Bern ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK CHILI :

Den heer Francisco RIVAS VICUNA, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister bij den Zwitserschen Bondsraad, bij den Voorzitter van de Tsjecho-Slowaksche Republiek, bij den Voorzitter van de Oostenrijksche Republiek en bij Zijne Doorluchtigheid den Gouverneur van Hongarije, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN DENEMARKEN :

Den heer P. A. HOLCK-COLDING, Departementshoofd bij het Ministerie van Openbare Werken, Lid van de Raadgevende en Technische Commissie voor het Verkeer en den Doorvoer, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN SPANJE :

Den heer Guillermo BROCKMANN Y ABARZUA, Algemeenen Opziener van Wegen, Kanalen en Havens, Lid van de Raadgevende en Technische Commissie voor het Verkeer en den Doorvoer, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer;

DE VOORZITTER VAN DE ESTHLANDSCHE REPUBLIEK :

Den heer Charles Robert PUSTA, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister bij den Voorzitter der Fransche Republiek, Lid van de Raadgevende en Technische Commissie van het Verkeer en den Doorvoer, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER HELLENEN :

Den heer A. POLITIS, Technischen Afgevaardigde van de Helleensche Regeering te Parijs, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer, en

Den heer Demètre G. PHOCAS, Kapitein-Luitenant ter zee van de Helleensche vloot, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

ZIJNE DOORLUCHTIGHEID DE GOUVERNEUR VAN HONGARIJE :

Den heer Emile de WALTER, Ministerieelen Raadsheer bij het Koninklijk Ministerie van Buitenlandsche Zaken van Hongarije, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN ITALIË :

Den heer Paolo BIGNAMI, gewezen Onderstaatssecretaris, gewezen Kamerlid, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer;

ZIJNE MAJESTEIT DE KEIZER VAN JAPAN :

Den heer S. OKUYAMA, Gezantschapsraad, Adjunct-Bestuurder van het Bureel van Japan bij den Volkenbond te Parijs, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer;

DE VOORZITTER VAN DE LITAUSCHE REPUBLIEK :

Den heer C. DOBKEVICIUS, Raadsheer bij de Legatie van Litauen te Parijs, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN NOORWEGEN :

Den heer Gabriel SMITH, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer;

HARE MAJESTEIT DE KONINGIN DER NEDERLANDEN :

Den Jonkheer W.J.M. VAN EYSINGA, Professor aan de Hoogeschool te Leiden, Lid van de Raadgevende en Technische Commissie voor het Verkeer en den Doorvoer, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK SALVADOR.:

Den heer J. G. GUERRERO, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister bij den Voorzitter van de Fransche Republiek en bij Zijne Majesteit den Koning van Italië, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER SERVIËRS, CROATEN EN SLOWENEN :

Den heer B. VOUKOVITCH, Bestuurder van de Staatsspoorwegen, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN SIAM :

Den heer Phya SANPAKITCH PREECHA, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister bij Zijne Majesteit den Koning van Spanje en bij Zijne Majesteit den Koning van Italië, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN ZWEDEN :

Den heer Baron ALSTRÖMER, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister bij den Zwitserschen Bondsraad;

DE ZWITSERSCHE BONDSRAAD :

Den heer Dr Robert HEROLD, Bestuurder van de Afdeeling Spoorwegen van het Bondsdepartement van Posterijen en Spoorwegen, Lid van de Raadgevende en Technische Commissie voor het Verkeer en den Doorvoer, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer;

DE VOORZITTER VAN DE TSJECHO-SLOWAKSCHE REPUBLIEK :

Den heer J. DVORACEK, Gevolmachtigden Minister en Hoofd van het Economisch Departement bij het Ministerie van Buitenlandsche Zaken;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK URUGUAY :

Den heer Benjamin FERNANDEZ Y MEDINA, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister bij Zijne Majesteit den Koning van Spanje, Voorzitter van de Raadgevende en Technische Commissie voor het Verkeer en den Doorvoer;

welke, na mededeeling van hunne volmachten, welke in behoorlijken vorm bevonden werden, overeengekomen zijn omtrent hetgeen volgt :

ARTIKEL ÉÉN.

De contracteerende Staten verklaren bijgaand Statuut betreffende het internationaal regime van de Zeehavens, goedgekeurd door de tweede Algemeene Conferentie van het verkeer en van den doorvoer, bijeengekomen te Genève op 15 November 1923, aan te nemen.

Dit Statuut wordt beschouwd als wezenlijk deel uitmakende van deze Overeenkomst. Dienvolgens verklaren zij de verplichtingen en verbintenissen van voormeld Statuut te aanvaarden overeenkomstig de bewoordingen en onder de voorwaarden welke er in voorkomen.

ART. 2.

Deze Overeenkomst laat volkomen onverlet de rechten en verplichtingen welke voortvloeien uit de bepalingen van het op 28 Juni 1919 te Versailles onderteevend Vredesverdrag of uit de bepalingen van de andere soortgelijke verdragen, wat de Mogendheden betreft, welke die verdragen hebben onderteevend of de voordeelen er van genieten.

ART. 3.

Deze Overeenkomst, waarvan de Fransche en de Engelsche tekst gelijkelijk rechtsgeldig zijn, draagt den datum van heden en mag tot op 31 October 1924 onderteevend worden door elken op de Conferentie van Genève vertegenwoordigden Staat, door ieder Lid van den Volkenbond en door gelijk welken Staat waaraan de Raad van den Volkenbond te dien einde een exemplaar van deze Overeenkomst heeft medegedeeld.

ART. 4.

Deze Overeenkomst moet bekrachtigd worden. De akten van bekrachtiging worden gezonden aan den Algemeenen Secretaris van den Volkenbond, die de neerlegging er van ter kennis brengt van al de Staten die de Overeenkomst hebben onderteevend of tot deze zijn toegetreden.

ART. 5.

Te rekenen van 1 November 1924 mag iedere Staat, vertegenwoordigd op de bij artikel één bedoelde Conferentie, elk Lid van den Volkenbond en elke Staat, waaraan de Raad van den Volkenbond te dien einde een exemplaar heeft medegedeeld, tot deze Overeenkomst toetreden.

Deze toetreding geschiedt door middel van eene akte, aan den Algemeenen Secretaris van den Volkenbond medegedeeld om in het archief van het Secretariaat te worden neergelegd. De Algemeene Secretaris brengt deze neerlegging onmiddellijk ter kennis van al de Staten die de Overeenkomst hebben onderteevend of tot deze zijn toegetreden.

ART. 6.

Deze Overeenkomst treedt slechts in werking na bekrachtiging in naam van vijf Staten. De datum van hare inwerkingtreding is de negentigste dag na dien

waarop de Algemeene Secretaris van den Volkenbond de vijfde bekrachtiging ontvangen heeft. Nadien wordt deze Overeenkomst ten aanzien van ieder der Partijen van kracht negentig dagen na de ontvangst van de bekrachtiging of van de kennisgeving der toetreding.

Overeenkomstig de bepalingen van artikel 18 van het Pact van den Volkenbond, schrijft de Algemeene Secretaris deze Overeenkomst in den dag dat zij van kracht wordt.

ART. 7.

Door den Algemeenen Secretaris van den Volkenbond wordt in een bijzondere verzameling, rekening gehouden met artikel 9, aantekening genomen van de Partijen, welke deze Overeenkomst ondertekend of bekrachtigd hebben, tot haar zijn toegetreden of ze hebben opgezegd. Deze verzameling ligt bestendig ter inzage voor de Leden van den Bond en wordt zoo dikwijls mogelijk, volgens de aanwijzingen van den Raad, uitgegeven.

ART. 8.

Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 2 van deze Overeenkomst, mag zij door om het even welke der Partijen worden opgezegd na een tijdsverloop van vijf jaar, te rekenen van den datum waarop zij voor bedoelde Partij van kracht is geworden. De opzegging geschiedt bij eene geschreven kennisgeving, aan den Algemeenen Secretaris van den Volkenbond gezonden. De Algemeene Secretaris zendt onmiddellijk aan al de overige Partijen een afschrift van bedoelde kennisgeving met den datum waarop deze is toegekomen.

De opzegging wordt van kracht één jaar na den datum waarop zij door den Algemeenen Secretaris ontvangen werd en geldt alleen voor den Staat die haar heeft ingezonden.

ART. 9.

Iedere Staat die deze Overeenkomst heeft ondertekend of tot haar is toegetreden, kan, hetzij op het oogenblik van de ondertekening, hetzij op het oogenblik van de bekrachtiging of van de toetreding, verklaren dat zijne aanneming van deze Overeenkomst niet het geheel of deze of gene van zijne protectoraten, koloniën, bezittingen of grondgebieden van overzee, welke onder zijne souvereiniteit of zijn gezag geplaatst zijn, verbindt en later, overeenkomstig artikel 5, afzonderlijk toetreden namens om het even welke van bedoelde protectoraten, koloniën, bezittingen of grondgebieden van overzee, door voormelde verklaring uitgesloten.

De opzegging kan eveneens afzonderlijk geschieden voor ieder protectoraat, kolonie, bezitting of grondgebied van overzee; de bepalingen van artikel 8 gelden voor deze opzegging.

ART. 10.

De herziening van deze Overeenkomst kan ten allen tijde worden aangevraagd door een derde van de contracteerende Staten.

Des ten oorkonde hebben voornoemde gevolmachtigden deze Overeenkomst ondertekend.

Gedaan te Genève, den negenden December negentienhonderd drie en twintig,

op een enkel exemplaar dat neergelegd blijft in het archief van het Secretariaat van den Volkenbond.

Duitschland,
België,
Brazilië,

Britsch Keizerrijk,
Nieuw-Zeeland,
Indië,
Bulgarije,
Chili,
Denemarken,
Spanje,

Esthland,
Griekenland.

Hongarije,
Italië;

Japan,
Letland,

Noorwegen,
Nederland,

Salvador,
Koninkrijk der Serviërs,
Croaten en Slowenen,

Siam;
Zweden,

GOTTFRIED ASCHMANN.
XAVIER NEUJEAN.
E. LEITAO DE CARVALHO.
E. MONTARROYOS.
H. LLEWELLYN SMITH.
J. ALLEN.
HARDINGE OF PENSHURST.
D. MIKOFF.
FRANCISCO RIVAS VICUNA.
A. HOLCK-COLDING.

Onder voorbehoud van het recht betreffende de landverhuizing, waarover het gaat in artikel 12 (twaalf) van dit Statuut.

GMO. BROCKMANN.
R. C. PUSTA.
A. POLITIS. D. G. PHOCAS.

Onder voorbehoud van het recht betreffende de landverhuizing, waarover het gaat in artikel 12 (twaalf) van dit Statuut.

A. P. D. Ph.

WALTER.

Onder voorbehoud van het recht betreffende de landverhuizing, waarover het gaat in artikel 12 (twaalf) van dit Statuut.

PAOLO BIGNAMI.
S OKUYAMA.

Onder voorbehoud van het recht betreffende de landverhuizing, waarover het gaat in artikel 12 (twaalf) van dit Statuut.

DOBKEVICIUS.
GABRIEL SMITH.

V. EYSINGA, met uitsluiting van het overzeesche grondgebied, Nederlandsch Indië, Suriname en Curaçao.

J. GUSTAVO GUERRERO.

Onder voorbehoud van het recht betreffende de landverhuizing, waarover het gaat in artikel 12 (twaalf) van dit Statuut.

B. VOUKOVITCH.
PHYA SANPAKITCH PREECHA.
ALSTRÖMER.

*Zwitserland,
Tsjecho-Slowakije,*

HEROLD.

Onder voorbehoud van het recht
betreffende de landverhuizing, waar-
over het gaat in artikel 12 (twaalf) van
dit Statuut.

J. DVORACEK.

B. FERNANDEZ Y MEDINA.

Uruguay,

STATUUT.

ARTIKEL ÉÉN.

Worden, in den zin van dit Statuut, als zeehavens beschouwd, de havens welke op regelmatige wijze door zeeschepen worden bezocht en voor den handel met het buitenland dienen.

ART. 2.

Onder beding van wederkeerigheid en met inachtneming van het voorbehoud, bij het eerste lid van artikel 8 voorzien, verbindt elke contracteerende Staat zich om, in de zeehavens staande onder zijne souvereiniteit of zijn gezag, aan de schepen van iederen anderen contracteerenden Staat, dezelfde behandeling te verzekeren als aan zijne eigen schepen of aan de schepen van om het even welken anderen Staat, wat den vrijen toegang tot de haven betreft, het gebruik maken van deze en het algeheel genot van de commoditeiten welke zij aan de scheepvaart en aan de handelsverrichtingen verschaft voor de schepen, hunne goederen en hunne passagiers.

De aldus vastgestelde gelijkheid van behandeling strekt zich uit tot de faciliteiten van allen aard, zooals : toekennen van ligplaatsen aan de kaaien, gemak van lossen en laden, alsmede tot de rechten en taxes van alle slag, geheven namens of voor rekening van de Regeering, de openbare overheden, de vergunninghouders of instellingen van om het even welken aard.

ART. 3.

De bepalingen van vorenstaand artikel beperken geenszins de vrijheid van de bevoegde overheid eener zeehaven om de maatregelen toe te passen, welke zij gevoegzaam oordeelt te treffen voor het goed beheer van de haven, mits die maatregelen overeenstemmen met het grondbeginsel van de gelijkheid van behandeling zooals het bij voormeld artikel omschreven is.

ART. 4.

Al de rechten en taxes voor het gebruik maken van de zeehavens moeten, vóór zij van kracht worden, behoorlijk worden bekendgemaakt.

Dit geldt eveneens voor de reglementen betreffende de politie en de exploitatie.

In iedere zeehaven houdt het havenbeheer ter inzage voor de belanghebbenden eene verzameling van de van toepassing zijnde rechten en taxes, alsmede van de reglementen betreffende de politie en de exploitatie.

ART. 5.

Voor de vaststelling en de toepassing van tolrechten of daarmee gelijkgestelde rechten, van plaatselijke octrooirechten of van verbruiksrechten, alsmede van de bijkomende kosten geheven naar aanleiding van den in- of den uitvoer van goederen over de zeehavens staande onder de souvereiniteit of het gezag van de contracteerende Staten, mag er volstrekt geen rekening gehouden worden met de vlag van het schip, zoodat er ten nadeele van de vlag van om het even welken contracteerenden Staat geenerlei onderscheid gemaakt wordt tusschen deze en de vlag van den Staat onder wiens souvereiniteit of gezag de haven geplaatst is, of die van gelijk welken anderen Staat.

ART. 6.

Ten einde het bij artikel 2 gestelde grondbeginsel van gelijkheid van behandeling in de zeehavens in de practijk niet in zijne uitwerking op te heffen door het invoeren van andere onderscheidingsmaatregelen getroffen tegen de schepen van een contracteerenden Staat, die van bedoelde havens gebruik maken, verbindt zich iedere contracteerende Staat tot toepassing van de bepalingen van artikelen 4, 20, 21 en 22 van het Statuut dat gevoegd is bij de op 9 December 1923 te Genève onderteekende Overeenkomst betreffende het internationaal regime van de spoorwegen, voorzover die artikelen van toepassing zijn op het vervoer komende van en bestemd voor eene zeehaven en om het even of die contracteerende Staat al dan niet Partij is bij voornoemde Overeenkomst betreffende het internationaal regime van de spoorwegen. De hiervoren aangehaalde artikelen moeten worden uitgelegd overeenkomstig de bepalingen van het Protocol van onderteekening van bedoelde Overeenkomst (Zie Bijlage).

ART. 7.

Behoudens uitzonderingsredenen, namelijk steunend op bijzondere beschouwingen van aardrijkskundigen, economischen of technischen aard, welke eene afwijking rechtvaardigen, mogen de tolrechten, geheven in om het even welke onder de souvereiniteit of het gezag van een contracteerenden Staat staande zeehaven, niet meer bedragen dan die welke op andere tolgrenzen van denzelfden Staat, op goederen van denzelfden aard, van dezelfde herkomst of van dezelfde bestemming geheven worden.

Indien een contracteerende Staat om de hierboven bedoelde uitzonderingsredenen, bijzondere tolfaciliteiten toestaat op andere in- of uitvoerwegen voor goederen, maakt hij hiervan geen onbillijk onderscheidingsmiddel ten nadeele van den in- of den uitvoer langs de zeehavens staande onder zijne souvereiniteit of zijn gezag.

ART. 8.

Elke contracteerende Staat behoudt zich het recht voor het voordeel van de gelijkheid van behandeling, na kennisgeving langs diplomatieken weg, te schorsen voor ieder schip van eenen Staat die, in een onder zijne souvereiniteit of zijn gezag staande zeehaven, de bepalingen van dit Statuut niet werkelijk toepast op de schepen van voormelden contracteerenden Staat, op hunne goederen en op hunne passagiers.

In geval van toepassing van den bij voorgaand lid voorzienen maatregel,

hebben de Staat die hem heeft getroffen en de Staat ten aanzien van wien hij werd genomen, beiden het recht zich tot het Bestendig Hof voor Internationale Justitie te wenden bij wege van een tot de griffie gericht verzoekschrift; het Hof doet uitspraak in kortgeding.

Het staat echter elken contracteerenden Staat vrij, op het oogenblik van de onderteekening of van de bekrachtiging van deze Overeenkomst, te verklaren dat hij, ten aanzien van al de overige contracteerende Staten die dezelfde verklaring zouden afleggen, afziet van het recht om de bij het eerste lid van dit artikel vermelde maatregelen te treffen.

ART. 9.

Dit Statuut betreft in geenen deele de kustzeevaart.

ART. 10.

Iedere contracteerende Staat behoudt zich het recht voor den sleepdienst in zijne zeehavens naar eigen goeddunken in te richten, op voorwaarde dat de bepalingen van artikelen 2 en 4 worden in acht genomen.

ART. 11.

Iedere contracteerende Staat behoudt zich het recht voor den loodsdienst naar eigen goeddunken in te richten of te regelen.

Ingeval verplicht loodsen is opgelegd, vallen de tarieven en de bewezen diensten onder de bepalingen van artikelen 2 en 4, doch kan elke contracteerende Staat vrijstelling van de verplichting verleen en aan die onder zijne onderhoo- rigen welke bepaalde technische voorwaarden vervullen.

ART. 12.

Het staat iederen contracteerenden Staat vrij, op het oogenblik van de onder- teekening of van de bekrachtiging van deze Overeenkomst, te verklaren dat hij zich het recht voorbehoudt om, volgens zijne eigen wetgeving en zooveel mogelijk rekening gehouden met de grondbeginselen van dit Statuut, het vervoer van land- verhuizers te beperken tot de schepen waaraan hij een patent heeft verleend als bewijs dat zij de bij voormelde wetgeving vereischte voorwaarden vervullen.

De schepen, waarmee het vervoer van landverhuizers mag plaats hebben, genieten in al de zeehavens al de bij dit Statuut voorziene voordeelen.

ART. 13.

Dit Statuut is van toepassing op al de schepen, onverschillig of zij aan parti- culieren, aan een openbare gemeenschap of aan den Staat toebehooren.

Het geldt nochtans in geenen deele voor de oorlogsschepen, voor de politie- of toezichtsschepen, of, in het algemeen, voor de schepen, om het even uit welken hoofde voor het uitoefenen van de openbare macht gebezigd, of voor al de overige schepen wanneer deze uitsluitend ten dienste staan van de zee-, de krijgs- of de luchtmacht van eenen Staat.

ART. 14.

Dit Statuut geldt in geenen deele voor de visschersschepen of voor de vort- brengselen van hunne vischvangst.

Art. 15.

Wanneer een contracteerende Staat aan een anderen Staat, bij verdrag, overeenkomst of accoord, sommige rechten in een bepaalde zone van eene zijner zeehavens heeft toegekend, ten einde den doorvoer te vergemakkelijken van goederen en van passagiers, welke voor genoemden Staat bestemd of van daar herkomstig zijn, kan geen andere contracteerende Staat zich op de bepalingen van dit Statuut beroepen om gelijkaardige rechten te vorderen.

Alle contracteerende Staat, die dergelijke rechten in eene zeehaven van een al dan niet contracteerenden Staat geniet, moet zich naar de bepalingen van dit Statuut gedragen wat de behandeling betreft van de schepen die met hem handel drijven, alsmede van hunne goederen en van hunne passagiers.

Alle contracteerende Staat die dergelijke rechten aan een niet contracteerenden Staat toekent, is gehouden, in het te dier zake te sluiten accoord, ten laste van den Staat welke die rechten zal genieten, de verplichting op te nemen om zich, met betrekking tot de behandeling van de schepen die met hem handel drijven, alsmede van hunne goederen en van hunne passagiers, naar de bepalingen van dit Statuut te gedragen.

Art. 16.

Bij uitzondering en voor een zoo beperkt mogelijken tijd mag er van de bepalingen van artikelen 2 tot en met 7 afgeweken worden bij bijzondere of algemeene maatregelen welke elk der contracteerende Staten mocht genoodzaakt zijn te nemen in geval van ernstige gebeurtenissen waarbij de veiligheid van den Staat of de levensbelangen van het land betrokken zijn, met dien verstande dat de grondbeginselen van dit Statuut, voorzoover eenigszins mogelijk, moeten gehandhaafd blijven.

Art. 17.

Geen der contracteerende Staten is door dit Statuut gehouden den doorvoer toe te laten van de reizigers wien het verboden is op zijn grondgebied te komen of van de goederen eener categorie waarvan de invoer verboden is, hetzij om redenen van openbare gezondheid of veiligheid, hetzij als voorzorg tegen ziekten van dieren of gewassen. Ten opzichte van andere dan doorvoerzendingen is geen der contracteerende Staten door dit Statuut gehouden het vervoer toe te laten van reizigers wien het verboden is op zijn grondgebied te komen of van goederen waarvan de in- of de uitvoer krachtens nationale wetten verboden is.

Iedere contracteerende Staat heeft het recht tot het nemen van de noodige voorzorgsmaatregelen betreffende het vervoer van gevaarlijke of daarmee gelijkgestelde goederen, alsmede van de maatregelen van algemeene politie, daaronder begrepen het toezicht over de landverhuizers die op zijn grondgebied komen of het verlaten, met dien verstande dat dergelijke maatregelen niet voor gevolg mogen hebben eenig onderscheid tot stand te brengen dat strijdig is met de grondbeginselen van dit Statuut.

Niets, in dit Statuut, kan evenmin afbreuk doen aan de maatregelen welke om het even welke onder de contracteerende Staten te nemen heeft of kan te nemen hebben krachtens algemeene internationale overeenkomsten waarbij hij partij is of welke later mochten gesloten worden, inzonderheid die gesloten onder begunstiging van den Volkenbond, betreffende den handel in vrouwen en kinderen, den door-, uit- of invoer van een bijzondere categorie goederen, zooals opium of

andere schadelijke drogerijen en wapens of visscherijvoortbrengselen, of wel krachtens algemeene overeenkomsten welke ten doel hebben iedere inbreuk op de industriele, letterkundige of artistieke eigendomsrechten te voorkomen of die betrekking hebben op valsehe merken, valsehe opgaven van herkomst of andere methoden van oneerlijken handel.

ART. 18.

Dit Statuut bepaalt niet de rechten en plichten van de oorlogvoerenden en onzijdigen in oorlogstijd; het blijft nochtans in oorlogstijd van kracht voorzover dit met die rechten en die plichten vereenigbaar is.

ART. 19.

De contracteerende Staten verbinden zich om in de op 9 December 1923 van kracht zijnde overeenkomsten, welke strijdig mochten zijn met de bepalingen van dit Statuut, zoodra de omstandigheden het toelaten of ten minste op het oogenblik van het vervallen van die overeenkomsten, alle wijzigingen aan te brengen welke kunnen dienen om ze met die bepalingen te doen overeenstemmen en die volgens de aardrijkskundige, economische of technische omstandigheden van de in die accoorden bedoelde landen of gewesten mogelijk zijn.

Hetzelfde geldt ten aanzien van de vóór 9 December 1923 verleende vergunningen voor de geheele of gedeeltelijke exploitatie der zeehavens.

ART. 20.

Dit Statuut brengt geenszins intrekking met zich van thans geldende grootere faciliteiten, bij het gebruik maken van de zeehavens toegestaan onder voorwaarden die met de grondbeginselen van dit Statuut vereenigbaar zijn; het verbod voortaan dergelijke faciliteiten toe te kennen ligt er evenmin in besloten.

ART. 21.

Onverminderd het bij het tweede lid van artikel 8 voorziene beding, worden al de geschillen, die tusschen de contracteerende Staten mochten oprijzen omtrent de uitlegging of de toepassing van dit Statuut, volgenderwijze geregeld:

Indien het geschil niet beslecht kan worden hetzij rechtstreeks tusschen de Partijen, hetzij op eenig andere wijze door minnelijke schikking, kunnen de in geschil zijnde Partijen, vooraleer haren toevlucht te nemen tot eenige scheidsrechterlijke of gerechtelijke regeling, het geschil voor raad en advies onderwerpen aan het lichaam dat door den Volkenbond als raadgevend en technisch lichaam voor de Leden van den Bond in zake verkeer en doorvoer zou zijn ingesteld. In dringende gevallen kunnen bij een voorloopig advies alle voorafgaande maatregelen worden aanbevolen, inzonderheid om voor het internationaal verkeer terug de faciliteiten te bekomen welke het genoot vóór de daad of het feit waardoor tot het geschil aanleiding gegeven is.

Zoo het geschil niet kan beslecht worden op eene van de in het vorig lid aangegeven wijzen, onderwerpen de contracteerende Staten het aan scheidsrechterlijke uitspraak, ten ware zij, ingevolge een accoord tusschen Partijen, besloten hebben of besluiten het bij het Bestendig Hof voor Internationale Justitie ahangig te maken.

ART. 22.

Indien de zaak aanhangig wordt gemaakt bij het Bestendig Hof voor Internationale Justitie, wordt er uitspraak gedaan in de voorwaarden, vastgesteld bij artikel 27 van het Statuut van voormeld Hof.

In geval van scheidsrechterlijke tusschenkomst en tenzij de Partijen er anders over beslissen, wijst elke Partij eenen scheidsrechter aan en wordt het derde lid van het Scheidsgerecht door de scheidsrechters gekozen of, indien dezen het niet kunnen eens worden, door den Raad van den Volkenbond benoemd uit de lijst van de bijzitters voor de bij artikel 27 van het Statuut van het Bestendig Hof voor Internationale Justitie opgenoemde zaken betreffende verkeer en doorvoer; in dit laatste geval wordt het derde lid gekozen overeenkomstig de bepalingen van het voorlaatste lid van artikel 4 en van het eerste lid van artikel 5 van het Pact van den Bond.

Het Scheidsgerecht beslist op grond van het vergelijk, in gemeen overleg door de Partijen getroffen. Zijn de Partijen het niet kunnen eens worden, dan stelt het Scheidsgerecht, bij eenparigheid van stemmen uitspraak doende, het vergelijk vast, na onderzoek van de eischen der Partijen; ingeval er geen eenparigheid van stemmen bereikt wordt, doet de Raad van den Bond uitspraak in de voorwaarden, bij het vorig lid voorzien. Wordt de wijze van rechtspleging in het vergelijk niet bepaald, dan stelt het Scheidsgerecht die zelf vast.

De Partijen verbinden zich om, in den loop van de scheidsrechterlijke rechtspleging en behoudens andersluidende bepalingen van het vergelijk, elke kwestie van internationaal recht of elk rechtspunt betreffende de uitlegging van het Statuut bij het Bestendig Hof voor Internationale Justitie aanhangig te maken, wanneer het Scheidsgerecht, op aanvraag van eene der Partijen, daaromtrent oordeelt dat voor de regeling van het geschil de voorafgaande oplossing er van noodig is.

ART. 23.

Het is wel te verstaan dat dit Statuut niet moet worden uitgelegd als op eenig punt dienend tot regeling van de wederzijdsche rechten en verplichtingen van grondgebieden die deel uitmaken of onder de bescherming geplaatst zijn van een zelfden souverainen Staat, om het even of die grondgebieden, afzonderlijk genomen, al dan niet contracteerende Staten zijn.

ART. 24.

Niets in de vorige artikelen kan worden uitgelegd als in eenigen deele afbreuk doende aan de rechten of verplichtingen van om het even welken contracteerenden Staat als Lid van den Volkenbond.

BIJLAGE.

Tekst van de artikelen van het Statuut betreffende het internationaal regime van de spoorwegen en van de daarop betrekking hebbende bepalingen van het Protocol van onderteekening.

ART. 4.

Erkennend dat het noodzakelijk is de exploitatie van de spoorwegen de elasti-

citeit te laten behouden, welke onontbeerlijk is opdat zij aan de ingewikkelde behoeften van het verkeer zou kunnen beantwoorden, willen de contracteerende Staten de vrijheid van die exploitatie onverminderd handhaven, doch tevens er voor waken dat die vrijheid geen aanleiding geeft tot misbruiken ten aanzien van het internationaal verkeer.

Zij verbinden zich om aan het internationaal verkeer redelijke faciliteiten toe te staan en ontzeggen zich het recht tot het maken van eenig onderscheid, dat als eene daad van kwaadwilligheid ten opzichte van de andere contracteerende Staten, hunne onderhoorigen of hunne schepen zou te beschouwen zijn.

Het voordeel van de bepalingen van dit artikel is niet beperkt tot de zendingen beheerscht door een enkel contract; het strekt zich insgelijks uit tot de zendingen bedoeld bij artikelen 21 en 22 van dit Statuut, onder de voorwaarden bij die artikelen bepaald.

ART. 20.

Erkennend dat het noodzakelijk is de tarieven over het algemeen de lenigheid te laten behouden, welke onontbeerlijk is opdat zij zich zoo juist mogelijk aan de ingewikkelde behoeften van den handel en van de handelsconcurrentie zouden kunnen aanpassen, willen de contracteerende Staten de vrijheid van tariefbepaling, volgens de grondbeginselen van hunne eigen wetgeving, onverminderd handhaven, doch tevens er voor waken dat die vrijheid geen aanleiding geeft tot misbruiken ten aanzien van het internationaal verkeer.

Zij verbinden zich tot toepassing, op het internationaal verkeer, van billijke tarieven, zoowel wat het bedrag er van als wat de voorwaarden van toepassing betreft, en ontzeggen zich het recht tot het maken van eenig onderscheid, dat als eene daad van kwaadwilligheid ten opzichte van de andere contracteerende Staten, hunne onderhoorigen of hunne schepen zou te beschouwen zijn.

Deze bepalingen zijn geen beletsel voor het tot stand komen tusschen de spoorwegen en de scheepvaart van gemeenschappelijke tarieven, waarbij de bij vorenstaande leden vastgestelde grondbeginselen worden in acht genomen.

ART. 21.

Het voordeel van de bepalingen van artikel 20 is niet beperkt tot de zendingen beheerscht door een enkel contract. Het strekt zich eveneens uit tot de zendingen, op achtereenvolgende afstanden per spoor, over zee of langs iederen anderen weg te vervoeren over het grondgebied van verscheiden contracteerende Staten en door afzonderlijke contracten beheerscht, mits worde voldaan aan de hierna vermelde voorwaarden :

Elk van de achtereenvolgende contracten moet de eerste herkomst en de eindbestemming van de zending vermelden; de koopwaar moet tijdens het gansch vervoer, onder het toezicht blijven van de vervoerders en door ieder van hen zonder tusschenkomst aan den volgenden worden overgegeven zonder ander tijdsverloop dan noodig is voor het vervullen van de verrichtingen van overgave en van de bestuursformaliteiten betreffende de douanen, het octrooi, de politie of van andere formaliteiten.

ART. 22.

De bepalingen van artikel 20 zijn insgelijks van toepassing, zoowel in binnenlandsch als in internationaal verkeer per spoorwag, op de goederen, welke in eene

haven verblijven, zonder dat worde gelet op de vlag waaronder zij worden in- of uitgevoerd.

Protocol van onderteekening. — Het is wel te verstaan dat alle verschil in de behandeling van de vlaggen, uitsluitend steunend op de nationaliteit van de vlag, in den zin van artikelen 4 en 20 van het Statuut betreffende het internationaal regime van de spoorwegen moet beschouwd worden als een onderscheidingsmaatregel van kwaadwilligen aard.

PROTOCOL VAN ONDERTEEEKENING VAN DE OVEREENKOMST BETREFFENDE HET INTERNATIONAAL REGIME VAN DE ZEEHAVENS.

Op het oogenblik van over te gaan tot de onderteekening van de op heden gesloten Overeenkomst betreffende het internationaal regime van de zeehavens, zijn de ondergeteekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, overeengekomen omtrent hetgeen volgt :

1^o Het is wel te verstaan dat de bepalingen van dit Statuut van toepassing zijn op de noodhavens welke bijzonder met dit doel zijn ingericht ;

2^o Het is wel te verstaan dat het door de Britsche afvaardiging gemaakte voorbehoud omtrent de bepalingen van afdeeling 24 van de « Pilotage Act » van 1913 aangenomen is ;

3^o Het is wel te verstaan dat de verplichtingen bij de Fransche wetgeving voorzien met betrekking tot de scheepsmakelaars, niet beschouwd worden als strijdig met het grondbeginsel en met den geest van het Statuut betreffende het internationaal regime van de zeehavens ;

4^o Het is wel te verstaan dat de voorwaarde van wederkeerigheid, bij artikel 2 van het Statuut betreffende het internationaal regime van de zeehavens voorzien, niet voor gevolg zal hebben de voordeelen van dit Statuut te onttrekken aan de contracteerende Staten zonder zeehavens, die in eene zone van eene zeehaven van een anderen Staat de rechten, bij artikel 15 van het hiervoren vermeld Statuut voorzien, niet zouden genieten ;

5^o Ingeval een Staat of grondgebied, waarvoor de Overeenkomst niet geldt, dezelfde vlag voert of dezelfde nationaliteit heeft als een contracteerende Staat, kan deze Staat of dit grondgebied zich niet beroepen op eenig recht, bij het Statuut betreffende het internationaal regime van de zeehavens toegekend aan de vlag of aan de onderhoorigen der contracteerende Staten.

Dit Protocol heeft dezelfde kracht, dezelfde waarde en denzelfden duur als het op heden goedgekeurd Statuut, waarvan het als een wezenlijk deel moet beschouwd worden.

Des ten oorkonde hebben voornoemde Gevolmachtigden dit Protocol onderteekend.

Gedaan te Genève, den negenden December negentienhonderd drie en twintig, op een enkel exemplaar dat neergelegd wordt in het Archief van het Secretariaat van den Volkenbond; een gelijkluidend afschrift zal overhandigd worden aan al de ter Conferentie vertegenwoordigde Staten,

(*Volgen dezelfde handteekeningen als aan het einde van de Overeenkomst.*)

Overeenkomst en Statuut betreffende het Internationaal Regime der Spoorwegen en Protocol van onderteekening.

Genève, den 9^e December 1923.

I.

**OVEREENKOMST (1) BETREFFENDE HET INTERNATIONAAL REGIME
DER SPOORWEGEN.**

Duitschland, Oostenrijk, België, Brazilië, het Britsche Keizerrijk (met Nieuw-Zeeland en Indië), Bulgarije, Chili, Denemarken, De Vrije Stad Dantzig, Spanje, Esthland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Italië, Japan, Letland, Litauen, Noorwegen, Nederland, Polen, Portugal, Roemenië, Salvador, het Koninkrijk der Serviërs, Croaten en Slowenen, Siam, Zweden, Zwitserland, Tsjecho-Slowakije en Uruguay;

Wenschende de bescherming en het behoud van de vrijheid van het verkeer en van den doorvoer te verzekeren, alsmede te dien einde de ontwikkeling van de internationale samenwerking in zake inrichting en uitvoering van het vervoer per spoor te vergemakkelijken ;

Eveneens wenschende het grondbeginsel van billijke behandeling van den handel te doen toepassen op het regime van het internationaal vervoer per spoor ;

Overwegende dat het beste middel om te dier zake tot een uitslag te komen een algemeene overeenkomst is, waartoe de Staten later zoo talrijk mogelijk zullen kunnen toetreden ;

Erkennende dat er voor de internationale verstandhouding in zake vervoer per spoor reeds talrijke bijzondere overeenkomsten werden gesloten tusschen Staten en tusschen spoorwegbesturen en het juist door middel van dergelijke bijzondere overeenkomsten is, dat in de bijzonderheden van de toepassing der grondbeginselen, bij algemeene overeenkomst vastgesteld, het doelmatigst kan worden bijgedragen tot bevordering van de internationale verstandhouding op dit terrein ;

Doch oordeelende dat, zonder de vrije werking van die bijzondere overeenkomsten of de rechtstreeksche betrekkingen en de pogingen tot verstandhouding van de spoorwegbesturen te belemmeren en zonder afbreuk te doen aan de rechten van souvereiniteit of van gezag van de Staten, het, integendeel, door de opmaking van een bondige en systematische reglementeering van de in zake internationaal spoorwegvervoer erkende internationale verplichtingen is, dat aan de reeds tusschen sommige Staten of tusschen sommige besturen vastgelegde grondbeginselen de grootst mogelijke uitbreiding zal kunnen gegeven worden en dat voortaan het sluiten van nieuwe bijzondere overeenkomsten, volgens de behoeften van het zich ontwikkelend internationaal verkeer, in de ruimste mate zal kunnen vergemakkelijkt worden ;

(1) Nederlegging van de bekrachtigingen :
Britsch Keizerrijk, 29 Augustus 1924.

Overwegende dat de op uitnoodiging van den Volkenbond op 10 Maart 1921 te Barcelona bijeengekomen Conferentie, den wensch heeft uitgedrukt dat een algemeene overeenkomst betreffende het internationaal regime van de spoorwegen binnen een tijdsverloop van twee jaar zou gesloten worden, dat de op 10 April 1922 te Genua bijeengekomen Conferentie, in een besluit, aan de bevoegde lichamen van den Volkenbond opgezonden met de goedkeuring van den Raad en van de Vergadering van den Bond, gevraagd heeft, dat de bij de vredesverdragen voorziene internationale overeenkomsten betreffende het regime van het verkeer zoo spoedig mogelijk zouden gesloten en van kracht worden en dat bij artikel 379 van het Verdrag van Versailles en bij de daarmee overeenkomende artikelen van de andere verdragen de opmaking voorzien is van een algemeene overeenkomst betreffende het internationaal regime van de spoorwegen;

Na de uitnoodiging te hebben aangenomen van den Volkenbond om deel te nemen aan eene Conferentie, op 15 November 1923 te Genève bijeengekomen :

Bezorgd om de bepalingen van het Statuut, toepasselijk op het internationaal regime van de spoorwegen, dat er werd goedgekeurd, van kracht te doen worden, en om te dien einde een algemeene overeenkomst te sluiten :

Hebben de Hooge Contracteerende Partijen als hunne gevolmachtigden benoemd :

DE VOORZITTER VAN HET DUITSCHE RIJK :

D^r SEELIGER, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer, en

Den heer Paul WOLF, Raadsheer bij het Ministerie van het Verkeer, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

DE VOORZITTER VAN DE OOSTENRIJKSCHE REPUBLIEK :

Den heer Emerich PFUGL, Minister-Resident, Vertegenwoordiger van de Bondsregeering bij den Volkenbond, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER BELGEN :

Den heer Xavier NEUJEAN, Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien en Telefonen van België, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK DER VEREENIGDE STATEN VAN BRAZILIË :

Den heer Commandant-Majoor E. LEITAO DE CARVALHO, Stafofficier, Leeraar aan de School voor Stafofficieren van Rio de Janeiro, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer, en

Den heer Eliseu DA FONSECA MONTARROYOS, Lid van de Raadgevende en Technische Commissie voor het Verkeer en den Doorvoer ; Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN HET VEREENIGD KONINK-

**RIJK VAN GROOT-BRITTANNIË EN IERLAND EN VAN DE
OVERZEESCHE BRITSCHÉ DOMINIONS, KEIZER VAN INDIË :**

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH, G. C. B., Eersten Economischen Raadsheer van de Britsche Regeering, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

VOOR HET DOMINION NIEUW-ZEELAND :

Den Aachtbaren Sir James ALLEN, K. C. B., Hoogcommissaris voor Nieuw-Zeeland in het Vereenigd Koninkrijk ;

VOOR INDIË :

Den zeer Aachtbaren Lord HARDINGE OF PENSHURST, K. G., G. C. B., G. C. S. I., G. C. M. G., G. C. I. E., G. C. V. O., I. S. O., Geheimraad, gewezen Onderkoning, gewezen Gezant ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER BULGAREN :

Den heer D. MIKOFF, Zaakgelastigde, te Bern ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK CHILI :

Den heer Francisco RIVAS VICUNA, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister bij den Zwitserschen Bondsraad, bij den Voorzitter van de Tsjecho-Slowaksche Republiek, bij den Voorzitter van de Oostenrijksche Republiek en bij zijne Doorluchtigheid den Gouverneur van Hongarije, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN DENEMARKEN :

Den heer P. A. HOLCK-COLDING, Departementshoofd bij het Ministerie van Openbare Werken, Lid van de Raadgevende en Technische Commissie voor het Verkeer en den Doorvoer, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

DE VOORZITTER VAN DE POOLSCHE REPUBLIEK :

VOOR DE VRIJE STAD DANTZIG :

Den heer Professor Bohdan WINIARSKI, Ondervoorzitter van de Raadgevende en Technische Commissie voor het Verkeer en den Doorvoer, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN SPANJE :

Den heer Guillermo BROCKMANN Y ABARZUA, Algemeenen Opziener van Wegen, Kanalen en Haven, Lid van de Raadgevende en Technische Commissie voor het Verkeer en den Doorvoer, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

DE VOORZITTER VAN DE ESTHLANDSCHE REPUBLIEK :

Den heer Charles-Robert PUSTA, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister bij den Voorzitter van de Fransche Republiek, Lid van de Raadgevende en Technische Commissie voor het Verkeer en den Doorvoer, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK FINLAND :

Den heer Urhó TOIVOLA, Secretaris bij de Legatie van Finland, te Parijs, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

DE VOORZITTER VAN DE FRANSCHERE REPUBLIEK :

Den heer Maurice SIBILLE, Kamerlid, Lid van de Raadgevende en Technische Commissie voor het Verkeer en den Doorvoer, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER HELLENEN :

Den heer A. POLITIS, Technischen Afgevaardigde van de Helleensche Regeering, te Parijs, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer, en

Den heer Demetre G. PHOCAS, Kapitein-Luitenant ter zee van de Helleensche vloot, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

ZIJNE DOORLUCHTIGHEID DE GOUVERNEUR VAN HONGARIJE :

Den heer Emile DE WALTER, Ministerieelen Raadsheer bij het Koninklijk Ministerie van Buitenlandsche Zaken van Hongarije, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN ITALIË :

Den heer Paolo BIGNAMI, gewezen Onderstaatssecretaris, gewezen Kamerlid, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KEIZER VAN JAPAN :

Den heer S. OKUYAMA, Gezantschapsraad, Adjunct-Bestuurder van het Bureau van Japan bij den Volkenbond, te Parijs, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK LETLAND :

Den heer D^r M. WALTERS, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister bij Zijne Majesteit den Koning van Italië, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

DE VOORZITTER VAN DE LITAUSCHERE REPUBLIEK :

Den heer C. DORKEVICIUS, Raadsheer bij de Legatie van Litauen, te Parijs,

Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN NOORWEGEN :

Den heer Gabriel SMITH, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

HAARE MAJESTEIT DE KONINGIN DER NEDERLANDEN :

Den Jonkheer W.-J.-M. VAN EYSINGA, Professor aan de Hoogeschool te Leiden, Lid van de Raadgevende en Technische Commissie voor het Verkeer en den Doorvoer, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

DE VOORZITTER VAN DE POOLSCHE REPUBLIEK :

Den heer Professor Bohdan WINIARSKI, Ondervoorzitter van de Raadgevende en Technische Commissie voor het Verkeer en den Doorvoer, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

DE VOORZITTER VAN DE PORTUGEESCHE REPUBLIEK :

Den heer A.-Bartholomeu FERREIRA, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister van de Portugeesche Republiek bij den Zwitserschen Bondsraad :

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN ROEMENIË :

Den heer Professor Georges POPESCO, Algemeenen Opziener, Algemeenen Bestuurder van de Havens en de Verkeerswegen te water, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK SALVADOR :

Den heer J.-G. GUERRERO, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister bij den Voorzitter van de Fransche Republiek en bij Zijne Majesteit den Koning van Italië, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER SERVIËRS, CROATEN EN SLOWENEN :

Den heer B. VOUKOVITCH, Bestuurder van de Staatsspoorwegen, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

ZIJNE MAJESTEIT DEN KONING VAN SIAM :

Den heer Phya SANPAKITCH PREECHA, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister bij Zijne Majesteit den Koning van Spanje en bij Zijne Majesteit den Koning van Italië, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN ZWEDEN :

Den heer Baron ALSTRÖMER, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister bij den Zwitserschen Bondsraad ;

DE ZWITSERSCHE BONDSRAAD :

Den heer D^r Robert HEROLD, Bestuurder van de Afdeeling Spoorwegen van het Bondsdepartement van Posterijen en Spoorwegen, Lid van de Raadgevende en Technische Commissie voor het Verkeer en den Doorvoer, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer;

DE VOORZITTER VAN DE TSJECHO-SLOWAKSCHE REPUBLIEK :

Den heer D^r Robert FLIEDER, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister bij den Zwitserschen Bondsraad, en

Den heer D^r Frédéric ZADNIK, Ministerieelen Raadsheer bij het Ministerie van Spoorwegen, Afgevaardigde bij de tweede Algemeene Conferentie van het Verkeer en van den Doorvoer;

DE VOORZITTER VAN DE REPUBLIEK URUGUAY :

Den heer Benjamin FERNANDEZ Y MEDINA, Buitengewonen Gezant en Gevolmachtigden Minister bij Zijne Majesteit den Koning van Spanje, Voorzitter van de Raadgevende en Technische Commissie voor het Verkeer en den Doorvoer;

welke, na mededeeling van hunne volmachten welke in behoorlijken vorm bevonden werden, overeengekomen zijn omtrent hetgeen volgt :

ARTIKEL ÉÉN.

De contracteerende Staten verklaren bijgaand Statuut betreffende het internationaal regime van de spoorwegen, goedgekeurd door de tweede Algemeene Conferentie van het verkeer en van den doorvoer, bijeengekomen te Genève op 15 November 1923, aan te nemen.

Dat Statuut wordt beschouwd als wezenlijk deel uitmakende van deze Overeenkomst. Dienvolgens verklaren zij de verplichtingen en verbintenissen van voormeld Statuut te aanvaarden overeenkomstig de bewoordingen en onder de voorwaarden welke er in voorkomen.

ART. 2.

Deze Overeenkomst laat volkomen onverlet de rechten en verplichtingen welke voortvloeien uit de bepalingen van het op 28 Juni 1919 te Versailles ondertee-kende Vredesverdrag of uit de bepalingen van de andere soortgelijke verdragen, wat de Mogendheden betreft, welke die verdragen hebben ondertee-kend of de voordeelen er van genieten.

ART. 3.

Deze Overeenkomst, waarvan de Fransche en de Engelsche tekst gelijkelijk rechtsgeldig zijn, draagt den datum van heden en kan tot op 31 October 1924 ondertee-kend worden door elken op de Conferentie van Genève vertegenwoordig-den Staat, door ieder Lid van den Volkenbond en door gelijk welken Staat, waaraan de Raad van den Volkenbond te dien einde een exemplaar van deze Overeenkomst heeft medegedeeld.

ART. 4.

Deze Overeenkomst moet bekrachtigd worden. De akten van bekrachtiging worden gezonden aan den Algemeenen Secretaris van den Volkenbond, die de neer-legging er van ter kennis brengt van al de Staten die de Overeenkomst hebben ondertee-kend of tot deze zijn toegetreden.

ART. 5.

Te rekenen van 1 November 1924 kan iedere Staat, vertegenwoordigd op de bij artikel één bedoelde Conferentie, elk Lid van den Volkenbond en elke Staat, waaraan de Raad van den Volkenbond te dien einde een exemplaar heeft medegedeeld, tot deze Overeenkomst toetreden.

De toetreding geschiedt door middel van eene akte, aan den Algemeenen Secretaris van den Volkenbond medegedeeld om in het archief van het Secretariaat te worden neergelegd. De Algemeene Secretaris brengt deze neerlegging onmiddellijk ter kennis van al de Staten die de Overeenkomst hebben ondertekend of tot deze zijn toegetreden.

ART. 6.

Deze Overeenkomst treedt slechts in werking na bekrachtiging in naam van vijf Staten. De datum van hare inwerkingtreding is de negentigste dag na dien waarop de Algemeene Secretaris van den Volkenbond de vijfde bekrachtiging ontvangen heeft. Nadien wordt deze Overeenkomst ten aanzien van ieder der Partijen van kracht negentig dagen na de ontvangst van de bekrachtiging of van de kennisgeving der toetreding.

Overeenkomstig de bepalingen van artikel 18 van het Pact van den Volkenbond, schrijft de Algemeene Secretaris deze Overeenkomst in den dag dat zij van kracht wordt.

ART. 7.

Door den Algemeenen Secretaris van den Volkenbond wordt, in een bijzondere verzameling, rekening gehouden met artikel 9, aantekening genomen van de Partijen welke deze Overeenkomst ondertekend of bekrachtigd hebben, tot haar zijn toegetreden of ze hebben opgezegd. Deze verzameling ligt bestendig ter inzage voor de Leden van den Bond en wordt, zoo dikwijls mogelijk, volgens de aanvijzingen van den Raad uitgegeven.

ART. 8.

Onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 2 van deze Overeenkomst, mag zij door om het even welke der Partijen worden opgezegd na een tijdsverloop van vijf jaar, te rekenen van den datum waarop zij voor bedoelde Partij van kracht is geworden. De opzegging geschiedt bij eene geschreven kennisgeving, aan den Algemeenen Secretaris van den Volkenbond gezonden. De Algemeene Secretaris zendt onmiddellijk aan al de overige Partijen een afschrift van bedoelde kennisgeving met den datum waarop deze is toegekomen.

De opzegging wordt van kracht één jaar na den datum waarop zij door den Algemeenen Secretaris ontvangen werd en geldt alleen voor den Staat die haar heeft ingezonden.

ART. 9.

Iedere Staat die deze Overeenkomst heeft ondertekend of tot haar is toegetreden, kan, hetzij op het oogenblik van de ondertekening, hetzij op het oogenblik van de bekrachtiging of van de toetreding, verklaren dat zijne aanneming van deze Overeenkomst niet het geheel of deze of gene van zijne protectoraten, koloniën, bezittingen of grondgebieden van overzee, welke onder zijne souvereiniteit of zijn gezag geplaatst zijn, verbindt en later, overeenkomstig artikel 5,

afzonderlijk toetreden namens om het even welke van bedoelde protectoraten, koloniën, bezittingen of grondgebieden van overzee, door voormelde verklaring uitgesloten.

De opzegging kan eveneens afzonderlijk geschieden voor ieder protectoraat, kolonie, bezitting of grondgebied van overzee; de bepalingen van artikel 8 gelden voor deze opzegging.

ART. 10.

De herziening van deze Overeenkomst kan door vijf contracteerende Staten worden aangevraagd na ieder tijdsverloop van vijf jaar na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst. Op alle andere tijdstippen kan de herziening van deze Overeenkomst worden aangevraagd door een derde van de contracteerende Staten.

Des ten-oorkonde hebben voornoemde gevolmachtigden deze Overeenkomst onderteekend.

Gedaan te Genève, den negenden December negentienhonderd drie en twintig, op een enkel exemplaar dat neergelegd blijft in het archief van het Secretariaat van den Volkenbond.

Duitschland,

Oostenrijk,

België,

Brazilië,

Britsch Keizerrijk,

Nieuw-Zeeland,

Indië,

Bulgarije,

Chili,

Denemarken,

Vrije Stad Dantzig,

Spanje,

Esthland,

Finland,

Frankrijk,

SEELIGER.

P. WOLF.

Emerich PFLÜGL.

Xavier NEUJEAN.

E. LEITAO DE CARVALHO.

E. MONTARROYOS.

H. LLEWELLYN SMITH.

J. ALLEN.

HARDINGE OF PENSHURST.

D. MIKOFF.

FRANCISCO RIVAS VICUNA.

A. HOLCK-COLDING.

Bohdan WINIARSKI

GMO. BROCKMANN.

C.-R. PUSTA.

Urho TOIVOLA.

Maurice SIBILLE.

Onder het voorbehoud, voorzien bij artikel 9 van deze Overeenkomst, dat de bepalingen er van het geheel niet verbinden van de Protectoraten, Koloniën, Bezittingen of Grondgebieden van overzee staande onder de souvereiniteit van de Fransche Republiek of onder haar gezag.

Griekenland,

A. POLITIS.

D.-G. PHOCAS.

Hongarije,
Italië,
Japan,
Letland,
Litauen,
Noorwegen,
Nederland,

Polen,
Portugal,
Roemenië,
Salvador,
Koninkrijk der Serviërs,
Croaten en Slowenen,
Siam,
Zweden,
Zwitserland,
Tsjecho-Slowakije,

Uruguay,

WALTER.
 Paolo BIGNAMI.
 S. OKUYAMA.
 Dr M. WALTERS.
 DŌBKEVICIUS.
 Gabriel SMITH
 v. EYSINGA,
 met uitzondering van de
 overzeesche grondgebieden,
 Nederlandsch-Indië, Suri-
 name en Curaçao.
 Bohdan WINIARSKI.
 A. M. Bartholomeu FERREIRA.
 G. POPESCO.
 J. GUSTAVO GUERRERO.
 B. VOUKOVITCH.

 Phya SANPAKITCH PREECHA.
 ALSTRÖMER.
 HEROLD.
 Dr Robert FLIEDER.
 Dr ZADNIK.
 B. FERNANDEZ v MEDINA.

STATUUT.

EERSTE DEEL.

Internationaal verkeer per spoorweg.

HOOFDSTUK I. — AANSLUITING VAN DE INTERNATIONALE LIJNEN.

ARTIKEL EÉN.

Ten einde tusschen hunne netten de voor de behoeften van het internationaal verkeer geschikte verbindingen tot stand te brengen, nemen de contracteerende Staten de verplichting op zich om :

Wanneer die netten reeds aan elkander aansluiten, te bewerken dat de dienst tusschen de bestaande lijnen zonder onderbreking geschiedt, telkens als dit volgens de behoeften van het internationaal verkeer noodig is ;

In de gevallen waarin, ter voldoening aan de behoeften van dat verkeer, de bestaande aansluitingen niet zouden volstaan, hunne ontwerpen tot versterking van bestaande lijnen of tot het aanleggen van nieuwe lijnen, waarvan de aansluiting aan de netten van een of van meer contracteerende Staten of de verlenging op het grondgebied van een of meer contracteerende Staten aan die behoeften zouden beantwoorden, onverwijld aan elkander mede te deelen en ze samen in der minne te onderzoeken.

Vorenstaande bepalingen leggen geene verplichting op ten aanzien van de lijnen, aangelegd om te voldoen aan een gewestelijk belang of in het belang van de verdediging van het land.

ART. 2.

Gelet op het belang, dat de samentrekking, op een zelfde punt, van de verschillende verrichtingen bij het verlaten van of het binnenkomen in een land voor de gebruikers van den spoorweg over het algemeen en voor de reizigers in het bijzonder biedt, beijveren de Staten, die zouden oordeelen daarin door overwegingen van anderen aard niet verhinderd te zijn, zich om die samentrekking te verwezenlijken, hetzij door het oprichten van gemeenschappelijke grensstatieën of althans van gemeenschappelijke statieën voor elke richting, hetzij door alle andere geschikte middelen.

De Staat, op wiens grondgebied zich de gemeenschappelijke grensstatie bevindt, geeft aan den anderen Staat alle faciliteiten voor de oprichting en de werking van de kantoren, die noodig zijn voor de ten aanzien van het internationaal verkeer onontbeerlijke diensten.

ART. 3.

De Staat, op wiens grondgebied de verbindingslijnen of de grensstatieën gelegen zijn, verleent, tot vergemakkelijking van het internationaal verkeer en zonder dat uit dien hoofde inbreuk worde gemaakt op zijne rechten van souvereiniteit of van gezag, welke onaangeroerd blijven, aan de Rijksambtenaren of aan de spoorwegbedienden van den anderen Staat steun en bijstand in de uitoefening van hunne bediening.

HOOFDSTUK II. — MAATREGELEN TE NEMEN TEN AANZIEN
VAN HET INTERNATIONAAL VERKEER.

ART. 4.

Erkennende dat het noodzakelijk is de exploitatie van de spoorwegen de elasticiteit te laten behouden welke onontbeerlijk is opdat zij aan de ingewikkelde behoeften van het verkeer zou kunnen beantwoorden, willen de contracteerende Staten de vrijheid van die exploitatie onverminderd handhaven, doch tevens er voor waken dat die vrijheid geen aanleiding geeft tot misbruiken ten aanzien van het internationaal verkeer.

Zij verbinden zich om aan het internationaal verkeer redelijke faciliteiten toe te staan en ontzeggen zich het recht tot het maken van eenig onderscheid, dat als eene daad van kwaadwilligheid ten opzichte van de andere contracteerende Staten, hunne onderhoorigheden of hunne schepen zou te beschouwen zijn.

Het voordeel van de bepalingen van dit artikel is niet beperkt tot de zendingen beheerscht door één enkel contract; het strekt zich insgelijks uit tot de zendingen, bedoeld bij artikelen 21 en 22 van dit statuut, onder de voorwaarden, bij die artikelen bepaald.

ART. 5.

Wat de aan het internationaal verkeer van de reizigers en van het reisgoed toe te kennen faciliteiten betreft, worden de diensten ingericht volgens des te gunstigere dienstregelingen en in des te betere voorwaarden van snelheid en comfort

naarmate die diensten dienen te beantwoorden aan belangrijkere stroomingen van het vervoer.

De Staten bevorderen het inleggen van doorgaande treinen of, bij gebrek daaraan, het in dienst stellen van doorgaande rijtuigen op de groote wegen van het internationaal verkeer, alsmede alle maatregelen, welke ten doel hebben het reizen op die wegen bijzonder vlug en comfortabel te maken.

ART. 6.

Wat de aan het internationaal verkeer van de goederen toe te kennen faciliteiten betreft, worden de diensten op zulke wijze ingericht, dat er voorwaarden van snelheid en regelmaat worden verwezenlijkt welke des te meer bevredigend zullen zijn, naarmate die diensten moeten beantwoorden aan belangrijkere stroomingen van het vervoer.

De Staten bevorderen de technische maatregelen van alle slag, ten doel hebbend op de lijnen met buitengewoon belangrijke stroomingen van het internationaal verkeer diensten in te richten van insgelijks buitengewone doelmatigheid.

ART. 7.

Ingeval het internationaal verkeer op een bepaalde baan tijdelijk geschorst of beperkt wordt, trachten de exploiteerende beheeren, voorzoover zij daarin behoren te voorzien, zoo spoedig mogelijk terug een normalen dienst in te richten en tot op dat oogenblik het verkeer over een andere baan af te leiden, zoo noodig met de medewerking van de beheeren van andere Staten, die met hunne lijnen hulp kunnen verleen.

ART. 8.

De contracteerende Staten regelen de tol- en politieformaliteiten op zulke wijze dat het internationaal verkeer zoo weinig mogelijk belemmerd en vertraagd wordt. Dezelfde verplichtingen gelden ten opzichte van de formaliteiten betreffende de reispassen, voorzoover die vereischt worden.

De contracteerende Staten bevorderen gansch bijzonder de maatregelen, welke ten doel hebben de verrichtingen in de grensstatien te verminderen, inzonderheid de accoorden betreffende het sluiten van de onder toltoezicht doorrijdende wagens en het plaatsen van de colli onder toloverlooding, alsmede alle inrichtingen, welke toelaten het vervullen van de tolformaliteiten in het binnenland te doen plaats vinden.

TWEDE DEEL.

Wederzijdsch gebruik van het rollend materieel en technische eenheid.

ART. 9.

Voor zoover de omstandigheden het redelijkerwijze toelaten, sporen de contracteerende Staten de onder hunne souvereiniteit of hun gezag staande spoorwegbesturen, waarvan de spoorwegen een doorlopend net van banen met dezelfde spoorwijdte uitmaken, aan, om onder elkander overeenkomsten te sluiten, waarbij alle maatregelen worden voorzien, welke van aard zijn om de overgave en het wederzijdsch gebruik van het rollend materieel mogelijk te maken en te vergemakkelijken.

Bij die overeenkomsten kan eveneens hulpverleening door levering van ledige wagens worden voorzien, wanneer die hulp noodig is om aan de behoeften van het internationaal verkeer te voldoen.

Onder de maatregelen, bij de hiervoren bedoelde overeenkomsten te voorzien, zijn niet begrepen die, welke wijzigingen zouden voor gevolg hebben in de hoofdenmerken van een spoorwegnet of van een rollend materieel.

Voor de gevallen waarin dergelijke wijzigingen evenwel bijzonder wenschelijk mochten blijken om reden van de drukte van het verkeer en van de betrekkelijk geringe moeite, voor de aanpassing gevergd, komen de contracteerende Staten overeen om elkander alle voorstellen betreffende die wijzigingen onverwijld mede te deelen en ze in der minne te onderzoeken.

ART. 10.

Ten einde het wederzijdsch gebruik van het rollend materieel te bevorderen, vergemakkelijken de contracteerende Staten, voorzover het ook maar eenigszins nuttig is voor de goede uitvoering van den internationalen dienst, het tot stand komen van overeenkomsten aangaande de technische eenheid van de spoorwegen, namelijk wat den bouw en de voorwaarden van onderhoud van het rollend materieel, alsmede het laadvermogen van de wagens betreft.

Ten einde aan het internationaal verkeer al de wenschelijke faciliteiten en veiligheid te bezorgen, kunnen die overeenkomsten, namelijk voor de groepen aan elkander grenzende grondgebieden, de eenmaking beoogen van de bouwvoorwaarden en van de technische inrichtingen van de spoorwegen.

ART. 11.

Bij bijzondere overeenkomsten kan hulpverleening worden voorzien door middel van trekmaterieel en, in de gevallen, door het daarbij betrokken internationaal verkeer gewettigd, hulpverleening door middel van brandstof of elektrische kracht.

ART. 12.

Bij bijzondere overeenkomsten tusschen de Staten kan worden voorzien dat het rollend materieel van een beheer, met inbegrip van het trekmaterieel, alsmede de roerende voorwerpen van allen aard, welke aan dit beheer toebehooren en bij dit materieel mede inbegrepen zijn, op een ander grondgebied dan dat van den Staat, waarvan het beheer, dat eigenaar is, afhangt, slechts in beslag kunnen genomen worden krachtens een vonnis, gewezen door de rechterlijke overheid van dien Staat.

ART. 13.

Het gebruik en het verkeer in de internationale betrekkingen van de wagens van private personen of van andere instellingen dan de spoorwegbesturen zullen geregeld worden bij bijzondere overeenkomsten.

DERDE DEEL.**Betrekkingen tusschen den spoorweg en zijne gebruikers****ART. 14.**

In het belang van het internationaal verkeer vergemakkelijken de contracteerende Staten, voorzover de omstandigheden dit redelijkerwijze mogelijk maken, het tot stand komen van accoorden, welke toelaten een enkel contract te gebruiken voor het geheele vervoer; bij die accoorden wordt er naar gestreefd de grootst mogelijke eenvormigheid te bereiken, die kan verwezenlijkt worden in voorwaarden, betrekking hebbende op de uitvoering van het rechtstreeksch contract door elk der aan het vervoer deelnemende beheeren.

ART. 15.

Is een eenig vervoercontract niet tot stand gekomen, dan worden er redelijke faciliteiten toegestaan voor het vervoer, op grondslag van opeenvolgende contracten. over de spoorwegen van twee of meer contracteerende Staten.

ART. 16.

De voornaamste bepalingen, in aanmerking te nemen voor de bijzondere overeenkomsten, welke het eenig contract voor het vervoer van reizigers en reisgoed beheerschen, zijn de volgende :

a) De voorwaarden waarin de spoorweg al dan niet gehouden is het vervoercontract aan te nemen;

b) De voorwaarden van het sluiten van het vervoercontract en van het opmaken van de bescheiden waarbij dit contract wordt omschreven;

c) De verplichtingen en reglementen die door de reizigers moeten nageleefd worden;

d) De verplichtingen van de reizigers betreffende het vervullen van de met het verkeer verbonden formaliteiten — als de tolformaliteiten — die tot het vervoer noodig zijn;

e) De voorwaarden van aflevering van het reisgoed;

f) De bepalingen voorzien in geval van dienstonderbreking of van andere moeilijkheden bij het vervoer;

g) De verantwoordelijkheid van den spoorweg voortspruitende uit het vervoercontract;

h) Het instellen van de uit het vervoercontract voortvloeiende rechtsvorderingen en de tenuitvoerlegging van de vonnissen.

ART. 17.

De voornaamste bepalingen, in aanmerking te nemen voor de bijzondere overeenkomsten, welke het eenig contract voor het vervoer van goederen beheerschen, zijn de volgende :

a) De voorwaarden waarin de spoorweg al dan niet gehouden is het vervoercontract aan te nemen;

b) De voorwaarden van het sluiten van het vervoercontract en het opmaken van het bescheid waarbij dit contract wordt omschreven;

c) De omschrijving van de verplichtingen en van de verantwoordelijkheid der verschillende partijen, die in het met den spoorweg aangegaan contract tusschenbeide komen;

d) De bepalingen betreffende den voor het vervoer te volgen weg en, in voorkomend geval, betreffende de termijnen binnen welke dit vervoer moet geschieden;

e) De voorwaarden waaronder, tijdens de reis, de daarmee verbonden formaliteiten — als de tolformaliteiten — die tot het vervoer noodig zijn, vervuld worden;

f) De voorwaarden van aflevering der goederen en van betaling der schuldvordering van de spoorwegen;

g) De aan den spoorweg toegestane waarborgen voor de betaling van zijne schuldvordering;

h) De te nemen schikkingen in geval van beletsel bij het vervoer of bij de aflevering;

i) De verantwoordelijkheid van den spoorweg voortspuitende uit het vervoercontract;

j) Het instellen van de uit het vervoercontract voortvloeiende rechtsvorderingen en de tenuitvoerlegging van de vonnissen.

VIERDE DEEL.

Tarieven.

ART. 18.

De overeenkomstig de landswet van kracht zijnde en vóór hunne tenuitvoerlegging behoorlijk bekendgemaakte tarieven bepalen :

Met betrekking tot de reizigers en het reisgoed, de vervoerprijzen, in voorkomend geval met inbegrip van de bijkomende kosten, en de voorwaarden waarin zij worden toegepast;

Met betrekking tot de goederen, de vervoerprijzen, met inbegrip van de bijkomende kosten, de indeeling van de goederen waarop deze prijzen dienen toegepast en de voorwaarden waaraan bedoelde toepassing is onderworpen.

De spoorweg mag voor geen enkel vervoer het tarief weigeren, dat op dit vervoer toepasselijk is, zoodra de voorwaarden van voormeld tarief vervuld zijn.

ART. 19.

In internationaal verkeer mag er, boven de prijzen van de op een gegeven vervoer toepasselijke tarieven, geen andere som worden geheven dan de sommen welke de billijke bezoldiging uitmaken voor de verrichtingen gedaan buiten die, waarvoor bij de tarieven eene heffing wordt voorzien.

ART. 20.

Erkennende dat het noodzakelijk is de tarieven over het algemeen de lenigheid te laten behouden, welke onontbeerlijk is opdat zij zich zoo juist mogelijk aan de ingewikkelde behoeften van den handel en van de handelsconcurrentie zouden kunnen aanpassen, willen de contracteerende Staten de vrijheid van tariefbepaling, volgens de grondbeginselen van hunne eigen wetgeving, onverminderd handhaven, doch tevens er voor waken dat die vrijheid geen aanleiding geeft tot misbruiken ten aanzien van het internationaal verkeer.

Zij verbinden zich tot toepassing, op het internationaal verkeer, van billijke tarieven, zoowel wat het bedrag er van als wat de voorwaarden van toepassing betreft, en ontzeggen zich het recht tot het maken van eenig onderscheid, dat als eene daad van kwaadwilligheid ten opzichte van de andere contracteerende Staten, hunne onderhoorigen of hunne schepen zou te beschouwen zijn.

Deze bepalingen zijn geen beletsel voor het tot stand komen tusschen de spoorwegen en de scheepvaart van gemeenschappelijke tarieven, waarbij de bij vorenstaande leden vastgestelde grondbeginselen worden in acht genomen.

ART. 21.

Het voordeel van de bepalingen van artikel 20 is niet beperkt tot de zendingen beheerscht door één enkel contract. Het strekt zich eveneens uit tot de zendingen, op achtereenvolgende afstanden per spoor, over zee of langs iederen anderen weg te vervoeren over het grondgebied van verscheiden contracteerende Staten en door afzonderlijke contracten beheerscht, mits worde voldaan aan de hierna vermelde voorwaarden :

Elk van de achtereenvolgende contracten moet de eerste herkomst en de eindbestemming van de zending vermelden; de koopwaar moet, tijdens gansch het vervoer, onder het toezicht blijven van de vervoerders en door ieder van hen zonder tusschenkomst aan den volgenden worden overgegeven zonder ander tijdsverloop dan noodig is voor het vervullen van de verrichtingen van overgave en van de bestuursformaliteiten betreffende de douanen, het octrooi, de politie of van andere formaliteiten.

ART. 22.

De bepalingen van artikel 20 zijn insgelijks van toepassing, zoowel in binnenlandsch als in internationaal verkeer per spoorweg, op de goederen, welke in eene haven verblijven, zonder dat worde gelet op de vlag waaronder zij worden in- of uitgevoerd.

ART. 23.

De contracteerende Staten leggen er zich op toe het tot stand komen van internationale tarieven te bevorderen in zulke mate als gevergd wordt door de behoeften van het internationaal verkeer waaraan redelijkerwijze voldoening kan geschonken worden. Zij vergemakkelijken de invoering van alle maatregelen welke, zelfs buiten de internationale tarieven, voor gevolg hebben de vlugge berekening mogelijk te maken van de vervoerkosten voor de belangrijkste stroomingen van het verkeer.

ART. 24.

De contracteerende Staten beijveren zich om, inzonderheid wat de groepen aan elkander grenzende grondgebieden betreft, de eenmaking te bekomen van de wijze van opmaken van de tarieven, zoowel internationale als binnenlandsche, ten einde de toepassing van die tarieven op het internationaal verkeer gemakkelijker te maken.

VIJFDE DEEL.**Financieele overeenkomsten tusschen beheeren in hunne betrekkingen met de belangen van het internationaal verkeer.****ART. 25.**

De overeenkomsten van financieelen aard tusschen spoorwegbeheeren moeten zich tot een voldoende doelmatige werking leenen om geenerlei belemmering te weeg te brengen in de uitvoering van het internationaal verkeer en, in het bijzonder, in de toepassing van het eenig vervoercontract.

ART. 26.

In zake spoorwegontvangsten zijn de voor dergelijke overeenkomsten in aanmerking te nemen bepalingen inzonderheid de volgende :

a) Regelen betreffende het recht van ieder beheer om het deel te trekken dat aan dit beheer op de schuldvordering van den spoorweg toekomt ;

b) Regelen betreffende de mogelijkheid van het beheer dat verwaarloosd heeft eene incasseering te doen welke te zijnen laste viel ;

c) Schikkingen te treffen om de nauwkeurigheid van de boekhouding te verzekeren, wanneer sommige beheeren voor die boekhouding op andere beheeren vertrouwen ;

d) Bepalingen betreffende de financieele afrekeningen tusschen beheeren, welke voor gevolg hebben, voorzover zulks naar de omstandigheden mogelijk is, de ingevolge die afrekeningen noodzakelijke geldbewegingen te verminderen.

ART. 27.

In zake de sommen welke de spoorweg aan zijne gebruikers betaald heeft, zijn de voor de overeenkomsten tusschen spoorwegbeheeren in aanmerking te nemen bepalingen inzonderheid de volgende :

a) Regelen betreffende het verhaal van het beheer, dat eene vergoeding heeft betaald, op de overige beheeren die aan het vervoer medegewerkt hebben ;

b) Bepalingen betreffende de vaststelling van de verantwoordelijkheid van de verschillende beheeren of betreffende de verantwoordelijkheid welke zij aannemen te beschouwen als zijnde gemeenschappelijk te dragen ;

c) Bepalingen betreffende het verhaal tusschen beheeren, wanneer een onder hen gebracht werd tot terugbetaling van een op het bedrag van de schuldvordering van den spoorweg te veel geïnde som ;

d) Regelen betreffende de aanvaarding door andere beheeren van de tegen een beheer gewezen gerechtelijke beslissingen, waarbij dit beheer tot betaling van eene som gedwongen werd.

ART. 28.

Wanneer er uit hoofde van den wisselkoers moeilijkheden oprijzen, die een ernstige belemmering voor het internationaal verkeer uitmaken, worden er maatregelen getroffen om die bezwaren in de hoogste mate te verminderen.

Alle spoorwegbeheer, dat gevaar loopt om bij de regeling van de afrekeningen gevoelige verliezen te lijden ten gevolge van de schommelingen van den wisselkoers, kan zich voor die verliezen dekken door het heffen van eene premie, vast

te stellen op een redelijk bedrag, in verhouding met dit gevaar. Bij de tusschen spoorwegbeheeren gesloten overeenkomsten mogen, onder voorbehoud van periodieke herzieningen, vaste wisselbedragen voorzien worden.

Maatregelen dienen getroffen om zooveel mogelijk alle wederrechtelijke speculatiën te voorkomen, welke tusschenpersonen zouden kunnen op het oog hebben bij de verrichtingen welke uit den wisselkoers voortvloeien.

ZESDE DEEL.

Algemeene bepalingen.

ART. 29.

Bij uitzondering en voor een zoo beperkt mogelijken tijd mag er van de bepalingen van dit Statuut afgeweken worden bij bijzondere of algemeene maatregelen, welke elk der contracteerende Staten mocht genoodzaakt zijn te nemen in geval van ernstige gebeurtenissen, waarbij de veiligheid van den Staat of de levensbelangen van het land betrokken zijn, met dien verstande dat de grondbeginselen van dit Statuut, voorzoover eenigszins mogelijk, moeten gehandhaafd blijven.

ART. 30.

Geen der contracteerende Staten is door dit Statuut gehouden den doorvoer te verzekeren van de reizigers wien het verboden is op zijn grondgebied te komen of van de goederen eener categorie waarvan de invoer verboden is hetzij om redenen van openbare gezondheid of veiligheid, hetzij als voorzorg tegen ziekten van dieren of gewassen. Ten opzichte van andere dan doorvoorzendingen is geen der contracteerende Staten door dit Statuut gehouden het vervoer te verzekeren van reizigers wien het verboden is op zijn grondgebied te komen of van goederen waarvan de in- of de uitvoer krachtens nationale wetten verboden is.

Iedere contracteerende Staat heeft het recht tot het nemen, eenerzijds, van de noodige voorzorgsmaatregelen betreffende het vervoer van gevaarlijke of daarmee gelijkgestelde goederen, met dien verstande dat dergelijke maatregelen niet voor gevolg mogen hebben enig onderscheid in te voeren dat strijdig is met de grondbeginselen van dit Statuut, anderzijds, van de maatregelen van algemeene politie; daaronder begrepen het toezicht over de landverhuizers.

Niets, in dit Statuut, kan evenmin afbreuk doen aan de maatregelen welke om het even welke onder de contracteerende Staten te nemen heeft of kan te nemen hebben krachtens algemeene internationale overeenkomsten waarbij hij partij is, of welke later zouden kunnen gesloten worden, inzonderheid die gesloten onder begunstiging van den Volkenbond, betreffende den door-, uit- of invoer van een bijzondere categorie goederen, zooals opium of andere schadelijke drogerijen en wapens of visscherijvoortbrengselen, of wel krachtens algemeene overeenkomsten welke ten doel hebben iedere inbreuk op de industriele, letterkundige of artistieke eigendomsrechten te voorkomen of die betrekking hebben op valsche merken, valsche opgaven van herkomst of andere methoden van oneerlijken handel.

ART. 31.

Dit Statuut legt, uit hoofde van deze bepalingen, aan geen enkelen van de contracteerende Staten een nieuwe verplichting op om het vervoer te vergemak-

kelijken van de onderhoorigheden van een niet contracteerenden Staat of van hun reisgoed, of nog vang oederen, rijtuigen, wagens, welke van een niet contracteerenden Staat herkomstig of er voor bestemd zijn.

ART. 32.

Dit Statuut bepaalt niet de rechten en plichten van de oorlogvoerenden en onzijdigen in oorlogstijd. Het blijft nochtans in oorlogstijd van kracht voorzover dit met die rechten en die plichten vereenigbaar is.

ART. 33.

Dit Statuut brengt geenszins intrekking met zich van grootere faciliteiten dan die welke voortspruiten uit de bepalingen er van en voor het internationaal verkeer per spoor werden toegestaan onder voorwaarden die met de grondbeginselen van dit Statuut vereenigbaar zijn. Het verbod voortaan dergelijke faciliteiten toe te kennen ligt er evenmin in besloten.

ART. 34.

Alle contracteerende Staat, die zich tegen de toepassing van om het even welke der bepalingen van dit Statuut op geheel zijn grondgebied of op een deel er van geldig kan beroepen op een ernstigen economischen toestand ontstaan ten gevolge van de verwoestingen gedurende den oorlog 1914-1918 op zijn grondgebied aangericht, wordt, overeenkomstig artikel 23^e van het Pact van den Volkenbond, beschouwd als tijdelijk ontslagen van de verplichtingen welke volgen uit de toepassing van bedoelde bepaling, met dien verstande dat de grondbeginselen van dit Statuut, voorzover het eenigszins mogelijk is, moeten in acht genomen worden.

ART. 35.

Indien er tusschen twee of meer contracteerende Staten een geschil oprijst omtrent de uitlegging of de toepassing van dit Statuut en indien dat geschil niet beslecht kan worden, hetzij rechtstreeks tusschen de Partijen, hetzij op elk andere wijze door minnelijke schikking, kunnen de in geschil zijnde Partijen, vooraleer haren toevlucht te nemen tot eenige scheidsrechterlijke of gerechtelijke regeling, het geschil voor raad en advies onderwerpen aan het lichaam dat door den Volkenbond als raadgevend en technisch lichaam voor de Leden van den Bond in zake verkeer en doorvoer zou zijn ingesteld. In dringende gevallen kunnen bij een voorloopig advies alle voorafgaande maatregelen worden aanbevolen, inzonderheid om voor het internationaal verkeer terug de faciliteiten te bekomen welke het genoot vóór de daad of het feit waardoor tot het geschil aanleiding gegeven is.

Zoo het geschil niet kan beslecht worden op eene van de in het vorig lid aangegeven wijzen, onderwerpen de contracteerende Staten het aan scheidsrechterlijke uitspraak, ten ware zij, ingevolge een accoord tusschen Partijen, besloten hebben of besluiten het bij het Bestendig Hof voor Internationale Justitie aanhangig te maken.

ART. 36.

Indien de zaak aanhangig wordt gemaakt bij het Bestendig Hof voor Internationale Justitie, wordt er uitspraak gedaan in de voorwaarden, vastgesteld bij artikel 27 van het Statuut van voormeld Hof.

In geval van scheidsrechterlijke tusschenkomst en tenzij de Partijen er anders over beslissen, wijst elke Partij eenen scheidsrechter aan en wordt het derde Lid van het Scheidsgerecht door de scheidsrechters gekozen of, indien dezen het niet kunnen eens worden, door den Raad van den Volkenbond benoemd uit de lijst van de bijzitters voor de bij artikel 27 van het Statuut van het Bestendig Hof voor Internationale Justitie opgenoemde zaken betreffende verkeer en doorvoer; in dit laatste geval wordt het derde lid gekozen overeenkomstig de bepalingen van het voorlaatste lid van artikel 4 en van het eerste lid van artikel 5 van het Pact van den Bond.

Het Scheidsgerecht beslist op grond van het vergelijk, in gemeen overleg door de Partijen getroffen. Zijn de Partijen het niet kunnen eens worden, dan stelt het Scheidsgerecht, bij eenparigheid van stemmen uitspraak doende, het vergelijk vast na onderzoek van de eischen der Partijen; ingeval er geen eenparigheid van stemmen bereikt wordt, doet de Raad van den Bond uitspraak in de voorwaarden, bij de vorige paragraaf voorzien. Wordt de wijze van rechtspleging in het vergelijk niet bepaald, dan stelt het Scheidsgerecht die zelf vast.

De Partijen verbinden zich om, in den loop van de scheidsrechterlijke rechtspleging en behoudens andersluidende bepalingen van het vergelijk, elke kwestie van internationaal recht of elk rechtspunt betreffende de uitlegging van het Statuut bij het Bestendig Hof voor Internationale Justitie aanhangig te maken, wanneer het Scheidsgerecht, op aanvraag van eene der Partijen, daaromtrent oordeelt dat voor de regeling van het geschil de voorafgaande oplossing er van noodig is.

ART. 37.

De contracteerende Staten vergemakkelijken het tot stand komen van bijzondere overeenkomsten om de uitvoering van de bepalingen van dit Statuut mogelijk te maken, wanneer de bestaande overeenkomsten te dien einde niet voldoende zijn.

ART. 38.

De bepalingen van dit Statuut kunnen door middel van bijzondere overeenkomsten worden uitgebreid tot ondernemingen van vervoer over om het even welken anderen weg dan den spoorweg, inzonderheid voorzoover die ondernemingen tusschenbeidekomen om een vervoer per spoor aan te vullen.

Die ondernemingen zijn alsdan onderworpen aan al de bij dit Statuut aan de spoorwegen opgelegde verplichtingen en genieten al de aan deze daarbij erkende rechten.

De bij het eerste lid voorziene bijzondere overeenkomsten kunnen nochtans alle afwijkingen van dit Statuut toestaan welke kunnen voortvloeien uit de verschillende modaliteiten van vervoer. In het bijzonder kunnen die afwijkingen, voor het contract toepasselijk op een internationaal vervoer per spoor en over zee, de toepassing voorzien van het zeevaartrecht voor het vervoer ter zee.

ART. 39.

Bij ontstentenis van de toepassing van de bij artikel 38 voorziene bijzondere overeenkomsten, worden er redelijke faciliteiten toegestaan aan de beweging van de vervoerstroamingen, welke per spoor en over een anderen weg, bijvoorbeeld over zee, geschieden.

ART. 40.

De contracteerende Staten verbinden zich om in die van de bestaande overeenkomsten welke in strijd mochten zijn met de bepalingen van dit Statuut, zoodra de omstandigheden het toelaten en, althans, bij het vervallen van die overeenkomsten, alle wijzigingen aan te brengen welke kunnen dienen om ze met die bepalingen te doen overeenstemmen en die volgens de aardrijkskundige, economische of technische omstandigheden van de bij die overeenkomsten betrokken landen of gewesten zouden mogelijk zijn.

ART. 41.

Onverminderd de toepassing van artikel 24 van het Pact van den Volkenbond, worden al de ambten of bureelen, opgericht of op te richten krachtens internationale overeenkomsten, welke ten doel hebben of zouden hebben de regeling van de kwestien betreffende het vervoer per spoor tusschen de Staten te vergemakkelijken, beschouwd als tot stand gekomen in denzelfden geest als de instellingen van den Volkenbond en als, op het hun eigen gebied, met het oog op de uitvoering van deze Overeenkomst, de werking voortzettend van de instellingen van den Bond en wisselen zij, dienvolgens, met de bevoegde diensten van den Bond alle nuttige inlichtingen betreffende de uitvoering van hunne zending van internationale samenwerking.

ART. 42.

De contracteerende Staten nemen alle noodige maatregelen opdat aan den Volkenbond mededeeling worde verstrekt van alle kennisgevingen van aard om de instellingen van den Bond toe te laten de taak te volbrengen welke hun met het oog op de toepassing van deze Overeenkomst is opgedragen.

ART. 43.

Het is wel te verstaan dat dit Statuut niet moet worden uitgelegd als op eenig punt dienend tot regeling van de wederzijdsche rechten en plichten van grondgebieden die deel uitmaken of onder de bescherming geplaatst zijn van een zelfden souverainen Staat, om het even of die grondgebieden, afzonderlijk genomen, al dan niet contracteerende Staten zijn.

ART. 44.

Niets in de vorige artikelen kan worden uitgelegd als in eenigen deele afbreuk doende aan de rechten of plichten van om het even welken contracteerenden Staat als Lid van den Volkenbond.

**PROTOCOL VAN ONDERTEEEKENING VAN DE OVEREENKOMST
BETREFFENDE HET INTERNATIONAAL REGIME
VAN DE SPOORWEGEN.**

Op het oogenblik van over te gaan tot de ondertekening van de op heden gesloten Overeenkomst betreffende het internationaal regime van de spoorwegen, zijn de ondergeteekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, overeengekomen omtrent hetgeen volgt :

1° Het is wel te verstaan dat alle verschil in de behandeling van de vlaggen, uitsluitend steunend op de nationaliteit van de vlag, in den zin van artikelen 4 en 20 van het Statuut betreffende het internationaal regime van de spoorwegen, moet beschouwd worden als een onderscheidingsmaatregel van kwaadwilligen aard.

2° Ingeval een Staat of grondgebied, waarvoor de Overeenkomst niet geldt, dezelfde vlag voert of dezelfde nationaliteit heeft als een contracteerende Staat, kan die Staat of dat grondgebied zich niet beroepen op eenig recht, bij dit Statuut aan de vlag of aan de onderhoorigen der contracteerende Staten toegekend.

Dit Protocol heeft dezelfde kracht, dezelfde waarde en denzelfden duur als het op heden goedgekeurd Statuut, waarvan het als een wezenlijk deel moet beschouwd worden.

GEDAAN te Genève, den negenden December negentienhonderd drie en twintig.

(Volgen dezelfde handteekeningen als aan het einde van de Overeenkomst).
