Núm. 695. — Por cuanto se concluyó y firmó el 20 de Abril de 1921 en la Conferencia Internacional de Comunicaciones y Tránsito, reunida en Barcelona, bajo los auspicios de la Sociedad de las Naciones, una Convención y un Reglamento sobre libertad de Tránsito; una Convención, un Reglamento y un Protocolo Adicional sobre el Régimen de las Vías Navegables de impor-

tancia internacional y una declaración por la cual reconoce el derecho de pabellón a los Estados que no tienen litoral marítimo y cuyos textos literales dicen:

CONVENCION Y REGLAMENTO SOBRE LA LIBERTAD DE TRANSITO

Albania, Austria, Bélgica, Bolivia, Brasil, Bulgaria, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dinamarca, el Imperio Británico (con la Nueva Zelandia y las Indias), España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Haití, Honduras, Italia, Japón, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Noruega, Panamá, Paraguay, Países Bajos, Persia, Polonia, Portugal, Rumania, el Estado Servio, Croata Eslovenio, Suecia, Suiza, Checo Eslovaquia, Uruguay y Venezuela:

En el deseo de garantizar y mantener la libertad de las comunicaciones y del tránsito.

Coisiderando que, en casos como el presente, las convenciones generales subsceptibles a recibir la adhesión posterior de otros países constituyen el método para realizar el propósito del artículo 23 (e) del Pacto de la Liga de las Naciones.

Reconociendo que conviene proclamar el derecho de libre tránsito y reglamentarlo por ser éste uno de los medios más eficaces para promover la cooperación entre los Estados, sin perjuicio de su derecho de soberanía o autoridad sobre los caminos abiertos al tránsito.

Habiendo aceptado la invitación de la Liga de las Naciones para tomar parte en una Conferencia que se reunió en Barcelona el 10 de Marzo de 1921, y habiendo tomado conocimiento del acta final de dicha Conferencia.

Anhelosos de poner inmediatamente en vigencia las disposiciones del Estatuto referente al tránsito por vías férreas que fué aprobado en dicha Conferencia.

En el deseo de subscribir una Convención con dicho fin, las Altas Partes Contratantes han nombrado por Plenipotenciarios:

El Presidente del Consejo Supremo de Albania: Monseñor Fan S. Noli, Diputado.

El Presidente de la República de Austria: señor Henri Reinhardt, Consejero Ministerial.

Su Majestad el Rey de los Belgas: señor Xavier Neujean, Miembro de la Cámara de Representantes, Ministro de los Ferrocarriles, de Marina, de Correos y de Telégrafos.

El Presidente de la República de Bolivia: señor Trifón Melean, Cónsul General de Bolivia en España.

El Presidente de la República de los Estados Unidos del Brasil.

Su Majestad el Rey de Bulgaria: señor Lubin Bochkoff, ingeniero civil adjunto al Director General de Ferrocarriles y de Puertos.

El Presidente de la República de Chile: señor Manuel Rivas Vicuña, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario.

El Presidente de la República China: señor Quang Yong-Pao, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario.

El Presidente de la República de Colombia. — El Presidente de la República de Costa Rica. — El Presidente de la República de Cuba.

Su Majestad el Rey de Dinamarca y de Islandia: señor Peter Andreas Holck-Colding, Jefe del Gabinete del Ministerio de Trabajos Públicos.

Su Majestad el Rey de España: señor

don Emilio Ortuño y Berte, Miembro de la Cámara de Diputados, ex Ministro de Trabajos Públicos.

El Presidente de la República Estoniana: señor Charles Robert Pusta, Ministro Plenipotenciario.

El Presidente de la República de Finlandia: señor Rolf Thesleff, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario.

El Presidente de la República Francesa: señor Maurice Sibille, Diputado, Miembro del Comité consultativo de ferrocarriles franceses.

Su Majestad el Rey del Reino Unido de Gran Bretaña, de Irlanda y de los Territorios británicos de Ultramar, Emperador de los Indias: Sir Hubert Llewellyn Smith, G. C. B., Consejero económico del Gobierno, y por el Dominio de lo Nueva Zelandia: Sir Hubert Llewellyn Smith, G. C. B.; Por la India: Sir Louis James Kershaw, K. C. S. I., C. I. E., Secretario del Departamento de Finanzas y de Estadísticas del Ministerio de la India.

Su Majestad el Rey de Helenas: señor Pierre Scassi, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Su Majestad Helénica en España.

El Presidente de la República de Guatemala: señor doctor Norberto Gálvez, Cónsul General de Guatemala en Barcelona.

El Presidente de la República de Haití. — El Presidente de la Repúbúlica de Honduras.

Su Majestad el Rey de Italia: señor Paolo Bignami, ingeniero, Diputado del Parlamento, antiguo subsecretario de Estado.

Su Majestad el Emperador del Japón: señor Matsuda, Ministro Plenipotenciario, Consejero de la Embajada del Japón a París.

El Presidente de la República de Letonia: señor Germain Albat, Subsecretario de Estado de Negocios Extranjeros.

El Presidente de la Repúbúlica de Lituaniana: M. V. Sidzikauskas, Encargado de Negocios a Berna.

Su Alteza Real la Gran Duquesa de Luxemburgo: señor Antoine Lefort, Encargado de Negocios a Berna.

Su Majestad el Rey de Noruega: señor doctor Fridtjof Nansen, profesor de la Universidad de Cristianía.

El Presidente de la República de Panamá: señor doctor Evenor Hazera, Cónsul General de Panamá en España, ex-Subsecretario de Estado.

El Presidente de la República de Paraguay.

Su Majestad la Reina de los Países Bajos: señor Jonkheer van Panhuys, Ministro Plenipotenciario.

Su Majestad Imperial el Sha de Persia: S. E. Mirza Hussein Khan Alai, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Persia en España.

El Presidente de la República Polonesa: señor Josepb Wielovieyski.

El Presidente de la República Portuguesa: señor Alfredo Freire D'Andrade, antiguo Ministro de Relaciones Exteriores.

Su Majestad el Rey de Rumania: señor M. E. Margaritesco Greciano, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario.

Su Majestad el Rey de Serbia, Croatas y Slovenos: señor Ante Tresich-Pavichich, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en España y Portugal.

Su Majestad el Rey de Suecia: señor Fredrick V. Hansen, Director General de Fuerzas Hidráulicas y de los Canales del Estado.

El Presidente de la Confederación Suiza: señor Giuseppe Motta, Consejero Federal, jefe del Departamento Político federal.

El Presidente de la República checoeslovaquia: señor doctor Ottokar Lankas, Consejero Ministerial y Director del Servicio de Transportes en el Ministerio de Ferrocarriles.

El Presidente de la República Oriental del Uruguay: señor Benjamín Fernández y Medina, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en España.

El Presidente de los Estados Unidos de Venezuela.

Los cuales, después de comunicarse sus plenos poderes, encontrados en buena y debida forma, han convenido en lo siguiente:

Artículo 1.o

Las Altas Partes Contratantes declaran aceptar el Estatuto sobre la Libertad de Tránsito anexo a la presente Convención, aprobado por la Conferencia de Barcelona, el 14 de Abril de 1921.

Dicho Estatuto será considerado como parte integrante de la presente Convención. En consecuencia, los Estados firmantes declaran por la presente, aceptar las obligaciones y compromisos estipulados en dicho Estatuto en los términos y condiciones establecidos en él.

Artículo 2.o

La presente Convención no afecta en forma alguna, los derechos y obligaciones emanadas de las disposiciones del Tratado de Paz firmado en Versalles, el 28 de Junio de 1919, o de las disposiciones de otros tratados complementarios, en cuanto concierne a las Potencias que los han firmado o que han sido favorecidas por dichos Tratados.

Artículo 3.o

La presente Convención, de la cual son textos auténticos el inglés y el francés, llevará la fecha de hoy día y quedará abierta a las adhesiones hasta el 1.o de Diciembre de 1921.

Artículo 4.o

La presente Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos de ratificación serán comunicados al Secretario General de la Liga de las Naciones, que notificará su recepción a los demás miembros de la Liga y a los Estados que han sido autorizados para adherir a la Convención. Los instrumentos de ratificación serán depositados en el Archivo de la Secretaría.

Para cumplir con lo dispuesto por el artículo 18 del Pacto de la Liga de las Naciones, el Secretario General registrará la presente Convención inmediatamente después de recibir el depósito de la primera ratificación.

Artículo 5.o

Los miembros de la Liga de las Naciones que no hayan firmado la presente Convención, antes del 1.o de Diciembre de 1921, pueden adherir a ella.

Igual disposición se aplica a los Estados que no son Miembros de la Liga y a los cuales el Consejo de la Liga resuelva oficialmente comunicar la presente Convención.

La adhesión será notificada al Secretario General de la Liga, el cual informará a todos los países interesados de la adhesión y de la fecha en que ella haya sido notificada.

Artículo 6.o

La presente Convención no entrará en vigencia mientras no haya sido ratificada por cinco países. La fecha de su entrada en vigencia, será la del noveno día contado desde la recepción de la quinta ratificación por el Secretario General de la Liga de las Naciones. En los casos posteriores, la presente Convención entrará a regir con respecto a cada una de las partes, noventa días después de la recepción de la ratificación o de la notificación de su adhesión.

Al tiempo de entrar en vigencia la presente Convención, el Secretario General comunicará una copia de ella a los Estados que no son Miembros de la Liga de las Naciones y que están obligados en virtud de los Tratados de Paz, a adherir a ella.

Artículo 7.o

Se llevará un Registro especial por el Secretario General de la Liga de las Naciones que compruebe qué Partes han firmado, ratificado, adherido o denunciado la presente Convención. Dicho registro permanecerá abierto para los Miembros de la Liga, en todo tiempo; él será publicado tan frecuentemente como sea posible, en conformidad a las instrucciones del Consejo.

Artículo 8.o

Bajo reserva de lo dispuesto por el artículo 2.o de la presente Convención, ésta puede ser denunciada por cualquiera de las Partes después de cinco años contados desde la fecha en que entró a regir con respecto a la Parte denunciante. El denuncio se hará mediante notificación escrita dirigida al Secretario General de la Liga de las Naciones. Copia de dicha notificación será inmediatamente comunicada por él a todas las otras Partes con expresión de la fecha en que fué recibida.

El denuncio surtirá efecto un año después de la fecha en que haya sido notificado al Secretario General y sólo regirá con respecto al Estado denunciante.

Artículo 9.o

La revisión de la presente Convención puede ser solicitada en todo momento por un tercio de las Altas Partes Contratantes.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios susodichos firmaron la presente Convención.

Dado en Barcelona el veinte de Abril de mil novecientos veintiuno en un solo ejemplar que quedará depositado en el Archivo de la Liga de las Naciones.—(Fdos.)—Albania, Fan S. Noli. — Austria, Reinhardt. — Bélgica, Xavier Neujean. — Bolivia, Trifón Melean.—Bulgaria, L. Bochkoff. — Chile, Manuel Rivas Vicuña.—China, Ouang-Yong Pao.—Dinamarca, A. Holck-Colding.—Imperio Británico, H. Llewellyn Smith, bajo reserva de la declaración estipulada en el acta de la sesión de 19 de Abril de 1921, relativa a los Dominios británicos no representados en la Conferencia de Barcelona.—Nueva Zelandia, H. Llewellyn Smith. — India, Kershaw.—España, E. Ortuño. — Estonia, C. R. Pusta.—Finlandia, Rolf Thesleff. — Francia, Maurice Sibille.—Grecia, P. Scas-

si. — Guatemala, N. Gálvez.—Italia, Paolo Bignami.—Japón, M. Matsuda. — Letonia, Germain Albat.—Lituania, V. Sidzikauskas. —Luxemburgo, Lefort. — Noruega, Fridtjof Nansen. — Panamá, Evenor Hazera. — Países Bajos, Van Panhuys. — Persia, Hussein Khan Alai. — Polonia, Joseph Wieloviesyki.—Portugal, A. Freire D'Andrade. —Rumania, E. Margaritesco Grecianu. — Estado de Serbia, Croacia, Eslovenia, Ante Tresich-Pavicic. — Suecia, Fredrik Hansen. —Suiza, Motta.—Checoeslovaquia, Dr. Lankas Otakar.—Uruguay, B. Fernández y Medina.

ESTATUTO SOBRE LA LIBERTAD DE TRANSITO

Artículo 1.o

Se considerarán que van en tránsito por los territorios colocados bajo la soberanía o autoridad de uno de los Estados Contratantes, las personas, equipaje, mercaderías, así como los barcos, vehículos y otros medios de transporte, cuyo paso por dichos territorios, hecho con o sin trasbordo con o sin almacenaje, con o sin apertura de la carga, con o sin cambio de medio de transporte, no sea más que la fracción de un trayecto total, iniciado y que haya de terminar fuera de las fronteras del Estado a través de cuyo territorio se efectúa el tránsito.

Los transportes de esta naturaleza serán denominados en el presente Estatuto: "tráfico o transporte en tránsito".

Artículo 2.o

Bajo reserva de las otras estipulaciones del presente Reglamento, las medidas adoptadas por los Estados Contratantes para reglamentar y fomentar el tráfico por el territorio puesto bajo su soberanía o autoridad, deberán facilitar el libre tránsito por las vías férreas, vías de agua en servicio, aptas para el tráfico internacional. No se hará distinción en virtud de la nacionalidad de las personas del pabellón de los barcos, del punto de origen, de la partida, la entrada, salida o destino o de toda circunstancia referente al dominio de las mercaderías o de los barcos, vehículos u otros instrumentos de transporte.

Para asegurar la aplicación de las disposiciones del presente artículo, las Partes Contratantes permitirán el tránsito a través de sus aguas territoriales con arreglo a las condiciones y reservas establecidas por el uso.

Artículo 3.o

El tráfico en tránsito no estará sujeto a ningún derecho especial aplicable al tránsito (inclusive la entrada y salida). Sin embargo, puede gravarse dicho tráfico en tránsito con derechos e impuestos destinados exclusivamente a cubrir los gastos de vigilancia y administración que dicho tránsito imponga. El monto de dichos derechos debe ser, en cuanto sea posible, proporcionado a los gastos que están llamados a satisfacer y los derechos deben ser en las condiciones de igualdad establecidas en el artículo anterior, sin perjuicio de que en ciertas vías dichos derechos pueden ser reducidos y aún suprimidos en razón de la diferencia en el costo de la vigilancia.

Artículo 4.o

Los Estados Contratantes ,se comprometen a aplicar al tráfico en tránsito que se practique por las vías explotadas o administradas por el Estado o concedidas a particulares, cualquiera que sea el sitio de origen o de destino del tráfico, tarifas que, habida consideración a las condiciones del tráfico, y la competencia comercial entre las distintas vías, sean razonables con respecto a su monto y a los métodos de imposición. Dichas tarifas serán establecidas en forma que faciliten en cuanto sea posible el tráfico internacional. Ningún gravamen, facilidad o restricción se hará depender, directa o indirectamente, de la nacionalidad o dominio del barco u otro medio de transporte en el cual se haya efectuado o haya de efectuarse parte del trayecto total.

Artículo 5.o

Ninguno de los Estados Contratantes estará obligado por el presente Estatuto a permitir el tránsito a los pasajeros cuya entrada a su territorio esté prohibida, o a las mercaderías cuya importación está prohibida, sea por motivos de salubridad y orden público, sea como preventivo contra las enfermedades de animales o plantas.

Todo Estado Contratante estará facultado para tomar precauciones razonables con el objeto de asegurarse de que las personas, equipajes y mercaderías, especialmente aquellas mercaderías sometidas a monopolio e igualmente los barcos, vehículos, carga y otros medios de transporte, van realmente en tránsito, así como para asegurarse de que los pasajeros en tránsito están en situación de completar su viaje y para evitar que se haga peligrar la seguridad de las vías y medios de comunicación.

Nada en el presente Reglamento afectará las medidas que uno de los Estados Contratantes se vea en el caso de implantar en cumplimiento de Convenciones generales internacionales en las cuales sea Parte, o que puedan ser posteriormente subscritas, en especial las Convenciones subscritas bajo los auspicios de la Liga de las Naciones, referentes al tráfico, exportación o importación de una clase determinada de artículos, tales como el opio u otras drogas nocivas, las armas, el producto de la pesca, o en cumplimiento de Convenciones generales destinadas a evitar la violación de la propiedad industrial, literaria o artística, o en cumplimiento de Convenciones referentes a marcas falsas, falsas indicaciones de origen u otras formas de la concurrencia desleal.

Todo servicio de remolque organizado en monopolio en las vías de agua recorridas en tránsito debe ser establecido en forma que no entrabe el tránsito de los barcos.

Artículo 6.o

El presente Estatuto no impone por sí mismo a los Estados Contratantes una obligación nueva de conceder libre tránsito a los nacionales y a sus equipajes, o al pabellón de un Estado no contratante, ni a las mercaderías, ni a los vehículos y carga u otros medios de transporte que tengan por estado de procedencia, entrada, salida o destinación de un Estado no contratante; salvo cuando uno de los otros Estados contratantes interesados tuvo para ello un motivo fundado. Se entiende que para los fines del presente artículo, las mercaderías en tránsito bajo el pabellón de un Estado contra-

tante, y que no sean trasbordadas, benefician de las ventajas proporcionadas a dicha bandera.

Artículo 7.o

Las medidas de carácter general o particular que un Estado se ve en la obligación de adoptar en vista de una situación que afecta a la seguridad del Estado o a los intereses vitales del país, podrán derogar en casos excepcionales, y por el menor plazo posible, las disposiciones de los artículos precedentes; entendiéndose que el principio de la libertad del tránsito debe ser respetado en la forma más amplia posible.

Artículo 8.o

El Presente Estatuto no reglamenta los derechos y obligaciones de los beligerantes y neutrales en tiempos de guerra. El Estatuto seguirá rigiendo, sin embargo, durante la guerra en cuanto no sea incompatible con dichos derechos y obligaciones.

Artículo 9.o

El presente Estatuto no impone a ninguno de los Estados Contratantes obligaciones que fueran en contra de sus derechos y deberes como Miembros de la Sociedad de las Naciones.

Artículo 10

La entrada en vigencia del presente Estatuto no derogará los Tratados, Convenciones y Acuerdos sobre tránsito subscritos por las partes contratantes desde el 1.o de Mayo de 1921.

En vista de la subsistencia de dichos compromisos, los Estados contratantes se obligan, sea cuando dichos acuerdos expiren o cuando las circunstancias lo permitan, a introducir en los acuerdos que subsisten y que contienen las disposiciones del presente Estatuto, las modificaciones necesarias para armonizarlas con dichas disposiciones, en cuanto lo permitan las condiciones geográficas, económicas o técnicas de los países o regiones.

Los Estados Contratantes se comprometen igualmente, a no subscribir en el futuro, Tratados, Convenciones o acuerdos que sean incompatibles con las disposiciones del presente Estatuto, salvo cuando las condiciones geográficas, económicas o técnicas justifiquen derogaciones excepcionales.

Por otra parte, los Estados Contratantes pueden, en materia de tránsito, subscribir acuerdos regionales compatibles con los principios contados en el presente Estatuto.

Artículo 11

El presente Estatuto no importa en absoluto la supresión de aquellas facilidades que sean mayores que las previstas por el Estatuto y que hayan sido otorgadas en condiciones compatibles con los principios de este último, con respecto al tráfico en tránsito por los territorios colocados bajo la soberanía o autoridad de las Altas Partes Contratantes. El Estatuto no importa tampoco la prohibición de conceder semejantes facilidades en el futuro.

Artículo 12

En conformidad al artículo 23 (e) del Pacto de la Liga de las Naciones, todo Estado Contratante que pueda invocar válidamente en contra de la aplicación de cualquiera de las disposiciones del presente Estatuto, en totalidad o parte de su territorio una situación económica grave derivada de devastaciones cometidas en su territorio durante la guerra 1914-1918, será considerado como provisoriamente exento de las obligaciones que resulten de la aplicación de dicha disposición, entendiendose que el principio de la libertad de tránsito debe ser respetada con la mayor amplitud que las circunstancias permitan.

Toda divergencia que surja en lo referente a la interpretación o aplicación del presente Estatuto y que no haya sido solucionada directamente por las Partes será sometida a la Corte Permanente de Justicia Internacional, a no ser que en virtud de un acuerdo especial o de una cláusula general de arbitraje, se proceda al arreglo del conflicto mediante el arbitraje o en otra forma.

El procedimiento se iniciará en la forma establecida por el artículo 40 del Estatuto de la Corte Permanente de Justicia Internacional.

Sin embargo, con el objeto de solucionar dichos conflictos en forma amistosa siempre que sea posible, los Estados Contratantes, se comprometen, antes de todo recurso judicial y bajo reserva de las facultades y derechos que competan a la Asamblea y al Consejo a someter dichas divergencias al dictamen consultivo del organismo que la Liga de las Naciones haya instituído como organismo consultivo y técnico de los Miembros de la Liga, en cuarto se refiere a las comunicaciones y al tránsito. En caso de urgencia, un dictamen preliminar podrá recomendar las medidas provisorias destinadas en especial a devolver al libre tránsito, todas las facilidades de que gozaba antes del acto o hecho que dió lugar a la divergencia.

Artículo 13

A falta de entendimiento directo entre los Estados las diferencias que surjan entre ellos relativas a la interpretación o a la aplicación del presente Estatuto, serán sometidas ante la Corte Permanente de Justicia Internacional, a menos que por aplicación de una Convención especial o de una cláusula general de arbitraje no se haya procedido al arreglo de la diferencia sea por arbitraje o de cualquiera otra manera.

Artículo 14

Considerando que existen en el interior o en las fronteras mismas del territorio de ciertos Estados Contratantes zonas o interlands de una extensión y población muy débiles con respecto a la de dichos territorios, y que forman parte desligada de los mismos o establecimientos pertenecientes a otros Estados metropolitanos, y que por otra parte es imposible por razones administrativas, aplicar las disposiciones del presente Estatuto a dichas zonas o interlands, queda aceptado que dichas disposiciones no les serán aplicables.

Igual disposición se aplicará cuando una colonia o dependencia posea una frontera de particular longitud con respecto a su superficie, que haga en el hecho imposible

la vigilancia de la aduana y de la policía.

Sin embargo, los Estados interesados, aplicarán en los casos precedentemente previstos, un régimen que respete en lo posible los principios que inspiran el presente Estatuto y que facilite el tránsito y las comunicaciones.

Artículo 15

Se entiende que el presente Estatuto no es aplicable a los derechos y obligaciones intereses de los territorios que forman parte, o están colocados bajo la soberanía de un mismo Estado soberano, aunque dichos Estados sean individualmente Miembros de la Liga de las Naciones

---

CONVENCION Y ESTATUTO SOBRE EL REGIMEN DE LAS VIAS NAVEGABLES DE IMPORTANCIA INTERNACIONAL

Albania, Austria, Bélgica, Bolivia, Brasil, Bulgaria, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dinamarca, el Imperio Británico, (con la Nueva Zelandia y la India), España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Haití, Honduras, Italia, Japón, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Noruega, Panamá, Paraguay, Los Países Bajos, Persia, Polonia, Portugal, Rumania, el Estado Serbia-Croata, Esloveno, Suecia, Suiza, Checoeslovaquia, Uruguay y Venezuela.

En el deseo de completar en lo referente al régimen internacional de la navegación en las vías de agua interiores la evolución que comenzó hace más de un siglo, y que ha sido consagrada en forma solemne en numerosos Tratados.

Considerando que el establecimiento de Convenciones Generales susceptibles de recibir la adhesión posterior de otros países, constituye el mejor método para alcanzar el propósito del artículo 23 (e) del Pacto de la Liga de las Naciones.

Reconociendo especialmente que una nueva consagración del principio de la libertad de la navegación en un Estatuto elaborado por cuarenta y un Estados pertenecientes a las diversas regiones del Globo, constituye una nueva e importante etapa hacia el establecimiento de la cooperación entre los Estados sin perjudicar en forma alguna sus derechos de soberanía o autoridad.

Habiendo aceptado la invitación de la Liga de las Naciones para participar en la Conferencia de Barcelona, que se reunió el 10 de Marzo de 1921, y habiendo tomado nota del acta final de dicha Conferencia.

Anhelosos de poner en vigencia inmediata las disposiciones del Estatuto referentes al régimen de las vías de agua navegables de importancia internacional que fué aprobado en esa Conferencia.

Deseando celebrar una Convención a este efecto, las Altas Partes Contratantes, han designado como Plenipotenciarios ...

... ...

Los cuales, después de haberse comunicado sus plenos poderes encontrados en buena y debida forma, han convenido en lo que sigue:

Artículo Primero

Las Altas Partes Contratantes declaran aceptar el Estatuto anexo relativo al régimen en los ríos navegables de interés in-

ternacional adoptado por la Conferencia de Barcelona el 19 de Abril de 1921.

Este Estatuto será considerado como parte integrante de la presente Convención. En consecuencia, ellas declaran aceptar las obligaciones y compromisos de dichos Estados conforme a los términos y según condiciones en él establecidas.

Artículo segundo

La presente Convención no afecta a los derechos y obligaciones que resultan de las disposiciones del Tratado de Paz firmado en Versalles, el 28 de Junio de 1919, o de las disposiciones de otros tratados análogos en lo que concierne a las potencias signatarias o beneficiarias de estos Tratados.

Artículo tercero

La presente Convención, cuyos textos, francés e inglés, hacen igualmente fe, llevará la fecha de este día y podrá ser firmada hasta el 1.o de Diciembre de 1921.

Artículo cuarto

La presente Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos de ratificación serán transmitidos al Secretario General de la Sociedad de las Naciones, quién notificará la recepción a los demás miembros de la Sociedad así como a los Estados admitidos a firmar la Convención. Los instrumentos de ratificación serán depositados en los archivos de la Secretaría.

Para deferir a las prescripciones del artículo 18 del Pacto de la Sociedad de las Naciones, el Secretario General de la Liga de las Naciones, registrará la presente Convención en cuanto sea depositada la primera ratificación.

Artículo quinto

Los Miembros de la Liga de las Naciones que no hayan firmado la presente Convención antes del 1.o de Diciembre de 1921, pueden adherirse a ella.

Igual disposición se aplica a los Estados que no son Miembros de la Liga a los cuales el Consejo de la Liga resuelva oficialmente comunicar la presente Convención.

La adhesión será notificada al Secretario General de la Liga, el cual la pondrá en conocimiento de todos los países interesados, con expresión de la fecha de su notificación.

Artículo sexto

La presente Convención entrará en vigencia cuando haya sido ratificada por cinco países. La fecha de su entrada en vigencia será la del nonagésimo día, contado desde la recepción por el Secretario General de la quinta notificación de ratificación. En los casos posteriores, la presente Convención entrará en vigencia con respecto a cada parte, noventa días después de la recepción de su ratificación o de la notificación de su adhesión.

Al entrar en vigencia la presente Convención, el Secretario General dirigirá copia certificada de ella, a los países que no son Miembros de la Liga que están obligados en virtud de los Tratados de Paz, a adherir a la presente Convención.

Artículo séptimo

El Secretario General de la Liga de las Naciones, llevará un Registro especial en el cual deberá constar qué Partes han firmado, ratificado, o denunciado la presente Convención o adherir a ella. Dicho registro permanecerá abierto a los Miembros de la Liga en todo tiempo; él será publicado con la mayor frecuencia posible en conformidad a las instrucciones del Consejo.

Artículo octavo

Con reserva a lo dispuesto por el artículo 2.o de la presente Convención, ésta puede ser denunciada por cualquiera de las Partes a la expiración de cinco años, contados desde la fecha en que ella haya entrado en vigencia con respecto a dicha Parte. El denuncio se efectuará mediante notificación escrita dirigida al Secretario General de la Liga de las Naciones. Copia de dicho denuncio será inmediatamente comunicada por él, a las otras Partes con expresión de la fecha en que fué recibido. El denuncio se hará efectivo un año después de la fecha en que haya sido notificado al Secretario General y sólo regirá con respecto al Estado denunciante. El no perjudicará, a menos de acuerdo contrario, los compromisos contraídos antes del denuncio y referente a un programa de trabajo.

Artículo noveno.

La revisión de la presente Convención puede ser solicitada en cualquier momento por un tercio de las Altas Partes Contratantes.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios susodichos han firmado la presente Convención.

Dada en Barcelona el veinte de Abril de mil novecientos veintiuno en un solo ejemplar que quedará depositado en el archivo de la Liga de las Nacionales.— (Siguen las firmas).

ESTATUTO SOBRE EL REGIMEN DE LAS VIAS NAVEGABLES DE IMPORTANCIA INTERNACIONAL.

Artículo 1.o

Para la aplicación del presente estatuto, se declaran que son vías navegables de importancia internacional:

1) Todas las partes naturalmente navegables, desde y hacia el mar, de una vía de agua que en su curso, naturalmente navegable desde y hacia el mar, divide o atraviesa diversos Estados, e igualmente toda parte de otra vía de agua naturalmente navegable que divide o atraviesa diversos Estados.

Se entiende que:

a) El trasbordo de un barco a otro no está excluído por la expresión "desde y hacia el mar".

b) Una vía de agua natural o parte de una vía de agua natural se califica de "naturalmente navegable", si sirve actualmente para la navegación comercial, o es susceptible de servir en razón de sus condiciones naturales, por navegación comercial ordinaria "debe entenderse la navegación

que, dadas las condiciones económicas de las regiones ribereanas, es comercial y normalmente practicable".

c) Los afluentes deben ser considerados como viso de aguas separadas.

d) Los canales laterales construídos para subsanar los defectos de una vía de agua comprendida en la definición anterior quedan asimilados a ellas.

e) Los diversos Estados divididos o atravesados por una vía de agua navegable de importancia internacional, inclusive sus afluentes de importancia internacional, se consideran "Estados riberanos".

2.o Las vías de agua o secciones de vías de agua naturales o artificiales que hayan sido expresamente colocadas bajo el régimen de la Convención general referente a las vías de agua navegable de importancia internacional, ya sea en virtud de actos unilaterales de los Estados bajo cuya soberanía o autoridad se encuentran dichas vías o secciones de vías de agua, ya sea en virtud de convenios subscritos con el consentimiento especial de dichos estados.

Artículo 2.o

Para los fines de los artículos 5.o, 10, 12 y 14 del presente reglamento, las siguientes vías de agua formarán una categoría especial de vías de agua navegables de importancia internacional.

a) Las vías de agua navegable para las cuales exista una comisión internacional, en la cual están representados los Estados no riberanos.

b) Vías de agua navegables que puedan ser posteriormente clasificadas en esta categoría, sea en virtud de actos unilaterales de los Estados bajo cuya soberanía o autoridad están colocados o en virtud de compromisos contraídos entre terceros con el especial de dichos Estados.

Artículo 3.o

Bajo reserva de las disposiciones contenidas en los artículos 5.o y 17, cada uno de los Estados contratantes permitirá el libre ejercicio de la navegación a los barcos que lleven el pabellón de cualquiera de los otros Estados contratantes, en aquellas secciones de las vías de agua navegables precedentemente designadas que pueden estar colocadas bajo su soberanía o autoridad.

Artículo 4.o

En el ejercicio de la navegación a que se ha hecho referencia precedentemente, los nacionales, bienes y pabellones de todos los Estados contratantes serán tratados bajo todo punto de vista en un pie de perfecta igualdad. No se hará distinción entre los nacionales, bienes y banderas de los diversos estados riberanos, inclusive del Estado riberano que ejerza autoridad o soberanía sobre la sección de la vía navegable en cuestión; asimismo, no se hará distinción entre los nacionales, bienes y pabellones de los Estados riberanos y no riberanos. En consecuencia, se entiende que no se concederán derechos exclusivos de navegación en dichas vías navegables a sociedades o particulares.

No se hará distinción en el ejercicio de la navegación en razón del punto de partida o de destinación, o de la dirección del tráfico.

Artículo 5.o

Como excepción a los dos artículos precedentes y sin perjuicio de convención o compromiso en contrario:

1.o Un Estado ribereno tiene el derecho de reservar para su propio pabellón el transporte de pasajeros y mercaderías embarcados en un puerto sometido a su soberanía o autoridad y desembarcados en otro puerto igualmente sometido a su soberanía o autoridad. Un Estado que no reserva el transporte ya mencionado a su propio pabellón puede, sin embargo, negar el beneficio de la igualdad de tratamiento, con respecto a dicho transporte, a un co-ribereno que lo reserva para sí.

En las vías navegables a que se refiere el artículo 2.o del acto de navegación, solo concederá a los estados ribereños el derecho de reservarse el transporte local de pasajeros o de mercaderías de origen nacional o nacionalizados. Sin embargo, siempre que en un acto de navegación anterior se haya establecido una mayor libertad para la navegación, dicha libertad no será restringida.

2.o Cuando una red natural de vías de agua navegables de importancia internacional, que no comprende vías de agua de la categoría referida en el artículo 2.o divide o atraviesa solo dos Estados, estos últimos están facultados para reservar a sus pabellones, por acuerdo mutuo, el transporte de pasajeros y mercaderías embarcados en un puerto de dicha red navegable y desembarcados en otro puerto de dicha red a menos que dicho transporte se haga entre dos puertos que no están colocados bajo la soberanía o autoridad del mismo Estado, en el curso de un viaje efectuado sin trasbordo sobre el territorio de ninguno de dichos Estados y a menos que comprenda un recorrido en el mar o un recorrido por una vía de agua navegable de importancia internacional que no pertenece ya al mismo sistema.

Artículo 6.o

Cada uno de los Estados contratantes conserva el derecho que actualmente tiene con respecto a las vías de agua navegables o a las secciones de vías de agua navegables referidas en el artículo 1.o y colocadas bajo su soberanía o autoridad, para dictar disposiciones y tomar las medidas necesarias para la policía del territorio y para aplicar las leyes y reglamentos referentes a la aduana, sanidad, precauciones contra las enfermedades de animales y plantas, emigración o inmigración, a la importación o exportación de mercaderías prohibidas, entendiéndose que dichas disposiciones y medidas deben ser razonables, deben ser aplicadas con perfecta igualdad a los nacionales, bienes y pabellones de todos los Estados contratantes, inclusive al Estado que las edita y no deben sin fundamentos plausibles entrabar la libertad de la navegación.

Artículo 7.o

No podrá percibirse derechos de ninguna especie en todo el curso o en la desembocadura de una vía de agua navegable de importancia internacional, con exclusión de los derechos que sirvan para pagar los servicios prestados y únicamente destinados a cubrir en forma equitativa los gastos de mantención y mejoramiento de la navegabilidad de la vía de agua y accesos, o para

subvenir a los gastos hechos en beneficio de la navegación. Los derechos serán fijados en proporción a los gastos y la tarifa de derechos será exhibida en los puertos. Dichos derechos serán cobrados en forma que haga innecesaria la inspección detallada de la carga, excepto cuando se sospeche un fraude o infracción de los reglamentos y en condiciones que faciliten el tráfico internacional con la mayor amplitud posible tanto por su cuantía como por la forma de su percepción.

Artículo 8.o

El tránsito de barcos, pasajeros y mercaderías por las vías de agua navegables de importancia internacional se regirá en cuanto concierne a las formalidades aduaneras, por las disposiciones establecidas en el estatuto de Barcelona sobre Libertad del Tránsito; siempre que el tránsito se haga sin trasbordo, se aplicarán las siguientes disposiciones suplementarias:

a) Cuando ambas riberas de una vía navegable de importancia internacional se extienden dentro de un mismo país, las formalidades aduaneras impuestas a las mercaderías en tránsito, se limitarán, después de la declaración de su contenido y de ser sometidas a una visita breve, a colocarlas bajo sello o candado o bajo la custodia de los funcionarios aduaneros.

b) Cuando una vía navegable de importancia internacional forma la frontera entre dos Estados, los barcos, pasajeros y mercaderías en tránsito quedarán exentos durante el viaje, de toda formalidad aduanera, salvo en los casos en que haya razones válidas, de carácter práctico, para llevar a cabo formalidades aduaneras en un punto de la unión que forma la frontera, y siempre que ello pueda hacerse sin atentar contra la facilidad de la navegación.

El tránsito de los barcos y pasajeros, así como el tránsito de mercaderías sin trasbordo, en vías navegables de importancia internacional, no debe dar lugar a la percepción de ninguno de los derechos prohibidos por el estatuto de Barcelona sobre la libertad del tránsito, o autorizados por el artículo 3.o de dicho estatuto. Se entiende, sin embargo, que podrán cargarse a los barcos en tránsito los gastos de alojamiento y sustento de los agentes de aduana que se requieran estrictamente para la vigilancia.

Artículo 9.o

Bajo reserva de lo dispuesto por los artículos 5.o y 17, los nacionales, bienes y pabellones de todos los Estados contratantes, gozarán en todos los puertos situados en una vía navegable de importancia internacional, en todo lo concerniente al uso del puerto, inclusive en lo referente a los derechos y tarifas del puerto, de un tratamiento igual al otorgado a los nacionales, bienes y pabellón del Estado ribereno bajo cuya soberanía o autoridad está colocado el puerto. Se entiende que los bienes a que se refiere el presente inciso son los que proceden de uno de los Estados contratantes o van dirigidos a alguno de ellos.

Las instalaciones del puerto situado en una vía navegable de importancia internacional y las facilidades proporcionadas en dicho puerto a la navegación, no serán negadas al uso público, sino en una medida razonable y plenamente compatible con el libre ejercicio de la navegación.

En la aplicación de los derechos aduaneros u otros similares, derechos locales o de consumo, así como a lo concerniente a los gastos accesorios, percibidos en el momento de la importación o exportación de mercaderías por dicho puerto no se hará distinción en razón del pabellón del barco en que se hace o se haya de hacer el transporte, ya sea que dicho pabellón sea el pabellón nacional o el de cualquiera de los Estados contratantes.

El Estado bajo cuya soberanía o autoridad está colocado un puerto, puede rehusar los beneficios del inciso anterior a todo barco, siempre que se compruebe que su armador posponе sistemáticamente a los nacionales de dicho Estado o a las sociedades en que tengan interés dichos nacionales.

Sin perjuicio de que circunstancias económicas especiales justifiquen una excepción, los derechos de aduana no podrán ser superiores a los cobrados en las otras fronteras aduaneras o del Estado interesado, sobre mercaderías de la misma clase, procedencia y destino. Todas las facilidades concedidas por los Estados contratantes para la importación o exportación de mercaderías por otras vías terrestres o de agua, o por otros puertos, serán otorgadas a la importación y exportación que se haga en igualdad de condiciones por la vía navegable y puertos a que se ha hecho referencia.

Artículo 10

1. Todo Estado riberano está obligado por una parte a abstenerse de toda medida susceptible a restringir la navegabilidad o de disminuir las facilidades de la navegación y por otra parte, a adoptar a la brevedad posible todas las medidas útiles para suprimir todo obstáculo y peligro que se presente para la navegación.

2. Si la navegación requiere la constante mantención de la vía navegable, cada Estado riberano tiene a este respecto la obligación de tomar las medidas y de efectuar los trabajos necesarios en su territorio a la brevedad posible, habida consideración en toda época al estado de la navegación y a la situación económica de las regiones servidas por la vía en referencia.

Salvo convención en contrario, cada uno de los Estados riberanos tendrán el derecho, siempre que invoque motivos plausibles, para exigir de los otros riberanos una participación equitativa en los gastos de dicha mantención.

3. Sin perjuicio de legítima oposición de uno de los Estados riberanos, entre ellos el Estado territorialmente interesado, fundado ya sea en las condiciones mismas de la navegación en su territorio, ya sea en otros intereses, como ser, entre otros, la mantención del régimen normal de las aguas, las necesidades de la irrigación, la utilización de la fuerza hidráulica o la necesidad de construir otras vías de comunicación más ventajosas,, un Estado riberano no podrá negarse a efectuar, a petición de otro Estado riberano, los trabajos necesarios para el mejoramiento de la navegabilidad, siempre que ésta ofrezca sufragar los gastos y pagar una parte equitativa del aumento de los gastos de mantención. Sin embargo, se entiende que dichos trabajos no podrán ser efectuados mientras el Estado sobre cuyo territorio hayan de ser practicados, se oponga a ello en razón de intereses vitales.

4. Salvo convención contraria, el Estado obligado a efectuar los trabajos de mantención podrá eximirse de dicha obligación

siempre que, previo consentimiento de todos los Estados riberanos, uno o más de ellos acepten efectuarle quedará liberado de esta obligación si autoriza al Estado solicitante para que los efectúe en su reemplazo; la ejecución de los trabajos por Estados que no sean el Estado territorialmente interesado, o la contribución de dichos Estados a los gastos originados por dichos trabajos, será llevada sin menoscabo de los que competen al Estado territorialmente interesado para vigilancia y administración de dichos trabajos y sin perjuicio de las prerrogativas inherentes a su soberanía o autoridad sobre la vía navegable.

5. Las disposiciones del presente artículo se aplican a las vías navegables contempladas en el artículo 2.o, con reserva de las estipulaciones de los Tratados, Convenciones o actos de navegación que determinan los poderes y responsabilidad de la comisión con respecto a los trabajos.

Bajo reserva de las disposiciones especiales de dichos tratados, convenciones o actos de navegación, ya subscritos o que puedan ser subscritos en el futuro:

a) Corresponde a la Comisión tomar resoluciones sobre los trabajos;

b) El arreglo en las condiciones previstas en el artículo 22 siguiente, de toda dificultad provocada por dichas resoluciones, podrá en todo caso ser solicitado por razón de incompetencia o de violación de las Convenciones internacionales que rigen las vías navegables. Siendo otra la causa, la petición para que la divergencia sea solucionada por ese procedimiento sólo podrá ser formulada por el Estado territorialmente interesado.

Las resoluciones de la Comisión deberán conformarse a las reglas del presente artículo.

6.o Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso primero del presente artículo, un Estado riberano podrá, salvo Convención contraria, excluir del servicio, total o parcialmente, una vía navegable siempre que medie el acuerdo de todos los Estados riberanos o de todos los Estados representados en la Comisión Internacional, cuando se trate de las vías navegables contempladas en el artículo 2.o.

Por excepción, una vía navegable de importancia internacional, no contemplada en el artículo 2.o, podrá ser excluída del servicio por uno de los Estados riberanos, si la navegación está muy poco desarrollada y si en ella el Estado comprueba que su interés económico es manifiestamente superior al de la navegación. En tal caso, la exclusión del servicio sólo podrá efectuarse dentro de un año, contado desde el preaviso y siempre que no se interponga otro Estado riberano en las condiciones previstas por el artículo 23. La resolución determinará según los casos la forma en que podrá llevarse a cabo la exclusión.

7. Siempre que una vía navegable de importancia internacional dé acceso al mar por diferentes brazos situados en el territorio de un mismo Estado, las disposiciones de los incisos 1, 2 y 3 del presente artículo se aplican solamente a aquellos brazos principales que se estimen necesarios para dar libre acceso al mar.

Artículo 11

Si en una vía navegable de importancia internacional uno o más de los Estados riberanos no son partes del presente Estatuto, las obligaciones financieras asumidas por

cada uno de los Estados Contratantes en cumplimiento del artículo 10, no excederán de las obligaciones en que hubieran incurrido si todos los Estados ribereños hubieran sido Partes.

Artículo 12

Sin perjuicio de estipulaciones en contrario consignadas en un acuerdo o Tratado especial, por ejemplo en las Convenciones vigentes sobre aduanas y policía y precauciones sanitarias la administración de las vías navegables de importancia internacional será ejercida por cada uno de los Estados ribereños bajo cuya soberanía o autoridad está colocada la vía navegable. Cada uno de dichos Estados ribereños tiene, inter alia, la facultad y deber de dictar normas para la navegación de dichas vías navegables y de velar por su cumplimiento. Dicha reglamentación deberá ser establecida y aplicada en forma que facilite el libre ejercicio de la navegación en las condiciones expuestas en el presente Estatuto.

Las reglas de procedimiento que se aplican a dichas materias, especialmente a lo concerniente a la comprobación, invertigación y castigo de los delitos de navegación, deberán tender a dar soluciones tan rápidas como sea posible. Sin embargo, los Estados Contratantes reconocen que es en alto grado deseable que los Estados ribereños se pongan de acuerdo con respecto a la administración de las vías navegables, y en especial con respecto a la adopción de reglamentos de navegación que sean tan uniformes, en todo el curso de la vía navegable, como lo permita la diversidad de las condiciones locales.

Servicios públicos de remolque u otros medios de tracción puede establecerse para facilitar el ejercicio de la navegación, mediante un acuerdo unánime de los Estados ribereños, o de los Estados representados en la comisión internacional cuando se trata de vías navegables contempladas en el artículo 2.o.

Artículo 13

Los Tratados, Convenciones o Acuerdos vigentes, subscritos por los Estados Contratantes en materia de vías navegables, antes de la fecha de entrada en vigencia del presente Estatuto, no quedarán derogados con respecto a los Estados firmantes de dichos Tratados, Convenciones o Acuerdos por el sólo hecho de la entrada en vigencia del presente Estatuto.

Sin embargo, los Estados Contratantes se comprometen a no aplicar entre ellos aquellas disposiciones de dichos tratados, Convenciones o Acuerdos que sean contrarias a las disposiciones del presente Reglamento.

Artículo 1

En caso que uno de los acuerdos o Tratados especiales contemplados en el artículo 12, confíe actualmente o en el futuro determinadas funciones a una Comisión Internacional compuesta de representantes de Estados no ribereños, dicha Comisión deberá guiarse exclusivamente, bajo reserva de las disposiciones del artículo 10, por los intereses de la navegación y será considerada como uno de los organismos previstos en el artículo 24 del Pacto de la Liga de las Naciones; en consecuencia ella cambiará direc

mente con los organismos de la Liga todas las informaciones útiles y hará llegar un informe anual a la Liga.

Las atribuciones de las Comisiones previstas en el inciso precedente, serán determinadas en el Acta de Navegación de cada vía navegable e importarán por lo menos las siguientes atribuciones.

a) La Comisión estará facultada para elaborar los reglamentos de navegación que juzgue necesario dictar ella misma y recibirá comunicación de todos los otros reglamentos de navegación.

b) Señalará a los Estados ribereños los trabajos útiles para la mantención de las obras y de la navegabilidad.

c) Recibirá de cada uno de los Estados ribereños, comunicación oficial de todo proyecto de mejoramiento de la vía navegable.

d) Ella tendrá facultad, en caso de que el Acta de navegación no contenga una reglamentación especial para la percepción de los derechos, para aprobar su percepción aplicando las disposiciones del artículo 7.o del presente Estatuto.

Artículo 15

El presente Estatuto no determina los derechos y obligaciones de los beligerantes y neutrales en tiempo de guerra; sin embargo, subsistirá en tiempo de guerra en la medida compatible con dichos derechos y obligaciones.

Artículo 16

El presente Reglamento no impone a ninguno de los Estados Contratantes, derechos u obligaciones incompatibles con sus derechos y obligaciones en cuanto miembro de la Liga de las Naciones.

Artículo 17

Sin perjuicio de Convención contraria en la cual sea o haya de ser parte el Estado interesado territorialmente, el presente Reglamento no se refiere a la navegación de barcos de guerra o de barcos que desempeñan funciones de policía, o que ejerzan en cualquier forma una función pública.

Artículo 18

Cada uno de los Estados contratantes se compromete a no conceder, ni por convenio, ni en ninguna otra forma, a un Estado no contratante, un tratamiento que con respecto a la navegación en una vía navegable de importancia internacional, sería entre Estados contratantes, contrario a las disposiciones del presente Estatuto.

Artículo 19

Las medidas de carácter general o particular que un Estado está obligado a adoptar en circunstancias que comprometan la seguridad del Estado o los intereses vitales del país pueden excepcionalmente y por un período tan corto como sea posible, derogar las disposiciones de los artículos precedentes; entendiéndose que el principio de la libertad de la navegación y en especial las comunicaciones de los Estados ribereños y el mar, deben ser respetados con la mayor amplitud posible.

Artículo 20

El presente Estatuto no importa en abso

luto la derogación de facilidades mayores actualmente disfrutadas por la navegación para su libre ejercicio en cualquier vía navegable de importancia internacional, y en condiciones compatibles con el principio de igualdad prescrito por el presente Estatuto y aplicable a los nacionales, bienes y pabellones de todos los Estados contratantes. No importa tampoco la prohibición de conceder semejantes facilidades en el futuro.

Artículo 21

En conformidad al artículo 23 (e) del Pacto de la Liga de las Naciones, todo Estado contratante puede invocar válidamente en contra de la aplicación de cualquiera de las disposiciones del presente Tratado, en la totalidad o parte de su territorio, una situación económica grave que resulte de devastaciones cometidas en su territorio durante la guerra 1914-1918, quedará exento provisoriamente de las obligaciones derivadas de la aplicación de dicha disposición, entendiéndose que el principio de las libertades de la navegación debe ser respetado con la mayor amplitud posible.

Artículo 22

Sin perjuicio de las disposiciones del artículo 10 inciso 5.o, y a falta de acuerdo directo entre los Estados, todas las divergencias que surjan entre ellos con respecto a la interpretación o a la aplicación del presente Estatuto, serán sometidas a la Corte Permanente de Justicia Internacional, a menos que en aplicación de una Convención especial o de una cláusula general de arbitraje o en cualquier otra forma.

El recurso será formulado en la forma prevista por el artículo 40 del Estatuto de la Corte Permanente de Justicia Internacional.

Sin embargo, con el fin de arreglar amistosamente dichos conflictos siempre que sea posible, los Estados contratantes se comprometen, antes de toda acción judicial y bajo reserva de los derechos y atribuciones del Consejo y de la Asamblea, a someter dichas divergencias al dictamen consultivo del organismo que haya sido instituído por la Liga de las Naciones como organismo consultivo y técnico de los miembros de la Liga, en lo referente a las comunicaciones y al tránsito. En caso de urgencia, un dictamen preliminar podrá recomendar las medidas provisorias destinadas en especial a devolver a la libertad de navegación las facilidades de que gozaba antes del acto o hecho que ha provocado el conflicto.

Artículo 23

Una vía navegable no será considerada de importancia internacional por el solo hecho de atravesar o dividir zonas o interlands de extensión y de población muy reducidas respecto a las de los territorios atravesados y que forman partes desligadas o establecimientos pertenecientes a un Estado distinto de aquel a quién pertenece la vía navegable, sin más interrupción que aquella en todo su curso navegable.

Artículo 24

El presente Estatuto no se aplicará a una vía navegable de importancia internacional que tenga solo dos riberanos y que separe en una larga extensión un Estado contra-

tante de un Estado no contratante cuyo Gobierno no esté reconocido por el primero al firmarse el presente Estatuto, mientras no se haya llegado entre ellos a un acuerdo que establezca para la vía navegable referida un régimen administrativo y aduanero que preste al Estado contratante garantías suficientes.

Artículo 25

Queda entendido que el presente Estatuto no reglamenta en forma alguna los derechos y obligaciones "interse" de los territorios que forman parte de un mismo Estado soberano o que están sometidos a la protección de un mismo Estado, aunque dichos territorios individualmente considerados sean miembros de la Liga de las Naciones.

PROTOCOLO ADICIONAL A LA CONVENCION SOBRE EL REGIMEN DE LAS VIAS NAVEGABLES DE IMPORTANCIA INTERNACIONAL

1.—Los Estados firmantes de la Convención referente al régimen de las vías navegables de importancia internacional, firmada en Barcelona el 20 de Abril de 1921, cuyos representantes autorizados han firmado el presente Protocolo, declaran por el presente que, además de la libertad de comunicaciones concedida por ellos en virtud de la Convención sobre Vías Navegables, consideradas de importancia internacional, conceden perfecta igualdad de tratamiento a los pabellones de todo Estado firmante del presente Protocolo, con respecto al tráfico de importación y exportación sin trasbordo, bajo reserva de reciprocidad sin perjuicio de su derecho de:

a) Todas las vías navegables.

b) Todas las vías naturalmente navegables, que estando colocadas bajo su soberanía o autoridad y no siendo consideradas de interés nacional, son accesibles a la navegación comercial desde y hacia el mar, así como los puertos situados sobre dichas vías navegables.

En el momento de firmar, los Estados contratantes deben indicar si aceptan tal compromiso con la amplitud consignada bajo la letra a) o solo con la amplitud restringida definida en la letra b).

Queda entendido que los Estados que hayan aceptado el inciso a), quedan ligados con respecto a los que hayan aceptado el inciso b), sólo en la forma prescrita por este último.

Queda igualmente entendido que los Estados cuyos puertos situados sobre vías navegables, cuyos puertos han permanecido cerrados en gran número hasta ahora al comercio internacional, pueden en el momento de firmar, excluir de la aplicación del presente Protocolo una o más de las vías navegables aquí definidas.

Los Estados firmantes tienen plena libertad para declarar que su aceptación del presente Protocolo, no se extiende a la totalidad o parte de las Colonias, posesiones de ultramar o protectorados que se encuentren sometidos a su soberanía o autoridad. Dichos Estados podrán, en consecuencia, en el futuro adherir al Protocolo separadamente en nombre de una colonia, una posesión de ultramar o un protectorado que haya sido excluído en su declaración. Podrán igualmente denunciar el Protocolo, con arreglo a sus disposiciones, separadamente en nombre de cualquiera de sus colonias, pose-

siones de ultramar o protectorados que se encuentren bajo su soberanía o autoridad.

El presente Protocolo será ratificado. Cada país dirigirá su ratificación al Secretario General de la Liga de las Naciones, por intermedio del cual será notificada a todos los demás países firmantes. Las ratificaciones quedarán depositadas en el Archivo de la Secretaría de la Liga de las Naciones.

El presente Protocolo permanecerá abierto a la firma o adhesión de los Estados que hayan firmado la Convención mencionada o que hayan adherido a ella.

Entrará en vigencia después de haberse recibido por el Secretario General de la Liga de las Naciones, la ratificación de dos Estados, siempre que en ese momento dicha Convención haya entrado en vigencia.

Puede ser denunciado en todo momento después de dos años contados desde la fecha de la recepción de la ratificación del Estado denunciante por el Secretario General de la Liga de las Naciones. El denuncio no surtirá efecto sino un año después de su recepción por el Secretario General de la Liga de las Naciones. El denuncio de la Convención referente al régimen de las vías navegables de importancia internacional, será considerado como denuncio del presente Protocolo.

Dado en Barcelona, el 20 de Abril de 1921 en un solo ejemplar cuyos textos inglés y francés harán fe. (Siguen las firmas).

DECLARACION POR LA CUAL SE RECONOCE EL DERECHO DE PABELLON A LOS ESTADOS QUE NO TIENEN LITORAL MARITIMO

Los infrascritos, debidamente autorizados, declaran que los Estados de que son representantes reconocen al pabellón de los barcos de todo Estado que no tiene fronteras marítimas, siempre que aquél se encuentre registrado en un lugar determinado y único situado en el territorio de dicho Estado, dicho lugar constituirá para los barcos referidos el puerto de matrícula.

Barcelona, 20 de Abril de 1921, dado en un solo ejemplar cuyos textos inglés y francés hacen igualmente fe. (Siguen las firmas).

Es traducción conforme.

Y por cuanto dichos acuerdos internacionales han sido ratificados por mí, previa la aprobación del Congreso Nacional, y las respectivas ratificaciones depositadas en la Secretaría de la Sociedad de las Naciones el 19 de Marzo de 1928.

Por tanto.

Y en uso de la facultad que me confiere el número 16 del artículo 72 de la Constitución Política del Estado, dispongo y mando que se cumpla y lleve a efecto en todas sus partes como ley de la República.

Dado en la sala de mi despacho, y refrendado por el Ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores, a veinticinco días del mes de Abril del año mil novecientos treinta.—C. IBAÑEZ C.—Manuel Barros C.