

**SOCIÉTÉ
CONFÉRENCE**

COMPTES RENDUS ET TEXTES

RELATIFS A LA

CONVENTION

SUR LA

LIBERTÉ DU TRANSIT

SOCIÉTÉ DES NATIONS
CONFÉRENCE DE BARCELONE

COMPTES RENDUS ET TEXTES
RELATIFS A LA
CONVENTION
SUR LA
LIBERTÉ DU TRANSIT



GENÈVE 1921

TABLEAU ANALYTIQUE

A		Pages
Accords continentaux ou régionaux.		
Exposé du Délégué chilien.		7
Exposé du Délégué colombien.		18
Observations du Délégué chilien.		93
Observations du Délégué français.		104
Rapport de la Sous-Commission		133
Accords spéciaux, antérieurs et ultérieurs, relatifs au Transit (<i>Relation entre la présente Convention et les</i>).		
Exposé du Président.		5
Exposé du Délégué chinois		6
Exposé du Délégué portugais.		52
Amendement italien.		53
Suite de la discussion.		92
Rapport de la Sous-Commission		133
Rapport général.		206
Rapport général.		208
Discussion en conférence.		227
Afrique (<i>Possessions portugaises d'</i>).		
Exposé du Délégué portugais.		57
Exposé du Délégué portugais.		96
Rapport de la Sous-Commission		188
Rapport général		208
B		
Bagages.		
Proposition française.		37
Rapport général.		203
Belligérants (<i>Droits et devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre</i>).		
Amendement français		105
Rapport de la Sous-Commission		148
Rapport général.		205
Amendement britannique au rapport général		209
Discussion en conférence.		226
Berne (<i>Convention de</i>).		
Relations entre la Convention de Berne et la Convention du Transit. Exposé du Délégué tchéco-slovaque		9
Observations du Délégué danois		130
Budgets (<i>Adaptation des budgets au système nouveau</i>).		
Proposition brésilienne.		71
Rapport de la Sous-Commission		115
C		
Cabotage fluvial.		
Rapport de la Sous-Commission		115
Charbon (<i>Pénurie de</i>).		
Exposé du Délégué hongrois.		11
Exposé du Délégué autrichien		24

	Pages
Chiffre d'affaires (<i>Taxe sur</i>).	
Proposition française.	62
Rapport général.	204
Colonies françaises.	
Exposé du Délégué français	155
Rapport général.	207
Commentaire.	
Observations du Délégué serbe-croate-slovène.	210
Observations du Délégué chinois.	212
Observations du Président.	213
Coopération (<i>Amendement chilien au préambule, relatif à la</i>).	
Exposé du Délégué chilien.	7
Exposé du Délégué chilien	93
Observations du Délégué britannique.	237
Observations du Président du Comité des Juristes.	250
D	
Défense nationale.	
Exposé du Président.	4
Observations du Délégué letton.	24
Amendement italien.	87
Délai d'application de la Convention.	
Discussion	178
Déloyauté commerciale.	
Proposition française.	77
Amendement anglais.	79
Rapport de la Sous-Commission	120
Rapport général.	205
Dénonciation.	
Discussion	178
Proposition du Délégué suisse.	196
Observations du Délégué suisse.	243
Rapport.	247
Dévastés par la guerre (<i>Dérogation en faveur des pays</i>).	
De 1914 à 1918 :	
Exposé du Président.	4
Observations du Délégué français.	12
Amendement italien.	165
Rapport général	206
Amendement britannique	232
Postérieurement à 1918 :	
Proposition polonaise	166
E	
Eaux territoriales.	
Proposition italienne.	35
Rapport de la Sous-Commission	49
Rapport général.	203
Entr'aide des États.	
Exposé du Délégué autrichien	24
Amendement du Délégué autrichien.	99
Observations du Délégué tchéco-slovaque.	101
Observations du Délégué tchéco-slovaque.	237
Observations du Délégué tchéco-slovaque.	250
Envois postaux. •	
Proposition française.	31
Rapport général.	203
Observations du Délégué tchéco-slovaque.	216

	Pages
Équitable traitement du Commerce.	
Observations du Délégué chinois.	55
Proposition brésilienne.	59
Renvoi de l'amendement à une Sous-Commission.	183
Rapport de la Sous-Commission.	191
Déclaration.	255
Est chinois (<i>Chemins de fer de l'</i>).	
Demande du Délégué chinois.	169
Établissements français et portugais dans l'Inde.	
Exposé du Délégué de l'Inde.	17
Rapport de la Sous-Commission.	135
Amendement du Délégué de l'Inde.	153
Suite de la discussion.	164
Rapport de la Sous-Commission.	186
Rapport général.	207
Événements graves.	
Exposé du Président	4
Observations du Délégué tchéco-slovaque.	9
Rapport général.	205
F	
Fausse monnaie.	
Amendement britannique	76
Observations du Délégué britannique	209
Fraude.	
Amendement britannique (<i>Voir Déloyauté</i>).	
Frontière.	
Observations du Délégué chinois	46
Rapport de la Sous-Commission	189
Rapport général.	208
G	
Guerre (<i>Application de la Convention en temps de</i>).	
(<i>Voir Belligérants</i> .)	
H	
Hautes Parties Contractantes.	
Proposition britannique sur l'expression à employer dans la Convention.	30
Exposé du Délégué britannique	218
Observations du Délégué polonais	220
I	
Inexécution de la Convention (<i>Conséquences de l'</i>).	
Discussion	177
Intérêts vitaux du pays.	
Proposition française.	86
Rapport général.	205
Déclaration du Délégué italien.	226
Interruption (<i>Transbordement</i>).	
Amendement britannique	30
Rapport général (§ 1).	202
L	
Langues (<i>Proposition polonaise relative à l'emploi des langues</i>).	
Proposition polonaise	182
Rapport du Comité des Juristes	240

	Pages
Lettre de voiture.	
Amendement roumain.	42
Observations du Délégué français.	43
Observations du Délégué britannique.	44
M	
Marchandises monopolisées.	
Proposition italienne.	81
Rapport de la Sous-Commission	120
Observations du Délégué suisse.	123
Rapport général.	205
Mers libres (Transit sur les).	
Exposé du Délégué roumain.	23
Mise en vigueur.	
Discussion	178
Suite de la discussion.	241
Monnaie internationale unique.	
Exposé du Délégué roumain.	23
Monopole (Transit par les voies faisant l'objet d'un).	
Proposition roumaine	42
Observations du Délégué français.	43
Observations du Délégué britannique.	44
Observations du Délégué roumain	68
Rapport de la Sous-Commission	113
Monopole (Moyens de traction faisant l'objet d'un).	
(Voir Remorquage.)	
Morales.	
Amendement britannique.	76
Rapport de la Sous-Commission	122
N	
Navires et bateaux (Suppression de l'expression).	
Proposition serbe-croate-slovène	39
Rapport général.	203
Observations du Délégué tchéco-slovaque.	222
Notification.	
Discussion.	177
Suite de la discussion.	254
P	
Péages.	
Proposition roumaine	68
Discussion	69
Suite de la discussion.	70
Rapport de la Sous-Commission	113
Pêcheries.	
Discussion sur l'amendement britannique.	79
Rapport de la Sous-Commission.	120
Rapport général.	203
Plombs de douane.	
Proposition française.	77
Observations du Délégué tchéco-slovaque.	83
Rapport de la Sous-Commission	121
Pornographique (Transit sur la littérature).	
Amendement britannique.	76
Observations du Délégué belge.	80

	Pages
Ports chinois.	
Rapport de la Sous-Commission.	189
Explications du Délégué chinois.	193
Rapport général.	208
Demande du Délégué chinois.	231
Précautions raisonnables.	
Rapport de la Sous-Commission	120
Déclaration du Délégué portugais.	126
Observations du Délégué de l'Inde.	225
Priorité des transports d'importation et d'exportation sur le transit.	
Exposé du Délégué roumain.	22
Proposition roumaine	128
Rapport de la Sous-Commission	143
Rapport général.	203
Rapport général.	206
Observations du Délégué roumain.	215
Propriété industrielle, littéraire ou artistique.	
Rapport de la Sous-Commission.	120
Rapport général.	204
R	
Ratification.	
Discussion	177
Réciprocité.	
Amendement roumain.	84
Règlement des différends.	
Exposé du Président.	5
Observations du Délégué français.	14
Renvoi à une Sous-Commission.	147
Rapport de la Sous-Commission.	172
Rapport général.	206
Discussion en conférence	232
Rapport du Président du Comité des Juristes.	234
Amendement du Comité des Juristes.	249
Remorquage (<i>Services de traction et de remorquage monopolisés</i>).	
Observations du Délégué chinois.	46
Amendement du Délégué polonais	47
Nomination d'une Sous-Commission	51
Rapport de la Sous-Commission.	126
Nouveau rapport	143
Rapport général.	205
Rémunérations.	
Exposé du Président.	3
Discussion	63
Rapport de la Sous-Commission	113
Rapport général.	204
Observations du Délégué italien.	211
Réserve de pavillon.	
Observations du Délégué français.	69
Rapport de la Sous-Commission.	115
Rapport général.	204
Revision.	
Exposé du Président.	5
Discussion	179
Observations du Délégué serbe-croate-slovène.	243
Rapport de la Sous-Commission.	247
Routes (<i>Transit sur les</i>).	
Exposé général.	3
Demande du Délégué portugais.	50
Demande du Délégué portugais.	52
Demande du Délégué portugais.	96
Demande du Délégué portugais.	152
Rapport général.	202
Observations du Délégué de l'Inde.	236

	Pages
Rupture de charge.	
Proposition du Délégué de l'Inde.	37
Observations du Délégué chinois.	46
Rapport général.	203
S	
Santé et sécurité publiques.	
Exposé du Délégué letton.	24
Amendement du Délégué britannique.	76
Rapport de la Sous-Commission	120
Observation du Délégué britannique.	209
Signature.	240
Spiritueux (<i>Transit d'alcool, etc.</i>).	
Amendement du Délégué britannique.	76
Observations du Délégué britannique.	209
Stations frontières.	
Exposé du Délégué hongrois.	12
Subventions.	
Question du Délégué polonais.	119
Surtaxe de pavillon.	
Rapport de la Sous-Commission.	115
Surveillance et administration (<i>Dépenses légitimes de</i>).	
Amendement britannique	60
Rapport de la Sous-Commission.	71
Observations du Délégué italien.	223
T	
Tarifs combinés.	
Rapport et discussion.	114
Rapport général.	204
Observations du Délégué italien	211
Tarifs raisonnables.	
Exposé du Président.	4
Exposé du Délégué tchéco-slovaque.	9
Discussion	63
Rapport de la Sous-Commission	113
Rapport général.	204
Territoires faisant partie ou placés sous la protection d'un même État souverain.	
Rapport de la Sous-Commission.	189
Trains de bois.	
Amendement serbe-croate-slovène.	39
Traités de paix (<i>Relations entre la Convention et les traités de paix</i>).	
Discussion	170
Rapport général.	205
Observations du Délégué suisse.	238
Observations du Délégué suisse.	243
Rapport de la Sous-Commission.	247
Texte rédigé par les délégués roumain et suisse.	249
Transbordement.	
Observations du Délégué français.	38
Observations du Délégué chinois.	46
Transmigrants.	
Exposé du Président.	4
Amendement du Délégué britannique.	76
Rapport de la Sous-Commission.	122
Rapport général.	204
V	
Voies appropriées (<i>Libre transit sur les</i>).	
Exposé général.	3
Proposition française.	56
Rapport général (§ 4).	203

PREMIÈRE PARTIE

v

EXPOSÉ DE M. LE JONKHEER LOUDON

(VICE-PRÉSIDENT DE LA CONFÉRENCE)

SUR LA

QUESTION DU TRANSIT

ET

DISCUSSION GÉNÉRALE EN CONFÉRENCE

VII^e SÉANCE DE LA CONFÉRENCE

(Lundi 14 mars 1921, 11 heures.)

EXPOSÉ GÉNÉRAL SUR LA QUESTION DU TRANSIT — DISCUSSION GÉNÉRALE

La séance est ouverte sous la Présidence de M. Hanotaux, Président.

EXPOSÉ GÉNÉRAL SUR LA QUESTION DU TRANSIT

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, comme il a été décidé dans la séance de samedi soir, nous allons aborder maintenant la Convention du Transit (1). Selon l'ordre établi, un exposé sera fait de cette question par M. le vice-président Loudon, à qui je vais donner la parole. Cet exposé terminé, la discussion générale s'ouvrira. Et lorsque sera achevée cette discussion générale, l'Assemblée se formera en Commission plénière, sous la présidence de M. le Jonkheer Loudon, et procédera à la discussion des articles.

M. LOUDON, vice-président. — Monsieur le Président, Messieurs, le projet de Convention sur la Liberté de Transit doit son origine à l'article 23 e) du Pacte. Il est d'autant plus intéressant qu'il constitue une innovation, une page nouvelle dans l'histoire du droit international. Car, si les voies navigables et les voies ferrées ont déjà fait l'objet de conventions collectives, il n'en est pas de même du transit.

Ce projet de Convention a pour but d'entourer la liberté du transit d'un minimum indispensable de garanties. Ses dispositions sont empreintes d'un esprit de libéralisme, nonobstant le fait que le principe de la liberté a dû subir quelques restrictions que j'indiquerai plus tard, et dont une des principales porte sur les tarifs de transport. Tout en étant d'un caractère général, la Convention ne s'occupe que du traitement par voies navigables et par voies ferrées, étant donné que les transports par route, outre les difficultés qu'ils entraînent au point de vue douanier, n'ont pas encore une importance économique assez grande pour justifier leur inclusion, et que le transit par les airs sera réglé par la Convention internationale sur la navigation aérienne.

Sans donner en toutes lettres une définition précise du transit, l'article 1 dit que seront considérés comme étant en transit..... les personnes, marchandises, envois postaux, navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport dont le trajet par le territoire placé sous la souveraineté ou l'autorité de l'une des Parties Contractantes commence et se termine en dehors des frontières de la Partie Contractante transitaire.

Les dispositions du projet n'ont trait qu'à l'utilisation des voies *existantes* les plus appropriées au transit international. Elles ne visent aucunement l'aménagement pour ce transit de nouvelles voies spéciales. Rien non plus dans cette Convention n'obligera un État à donner aux transports en transit une priorité générale sur les transports intérieurs.

La Convention reconnaît aux États transitaires le droit souverain de réglementer les conditions du transit par leur territoire, de choisir les voies d'acheminement, de fixer les rémunérations, d'appliquer les droits et taxes licites et de prendre les mesures de police nécessaires.

(1) Le texte servant de base de discussion est celui qui forme la section IV de la IV^e partie du présent volume : *Projet de Convention sur la Liberté du Transit.*

Par rapport aux redevances, il est stipulé qu'aucuns droits ou taxes spéciaux ne seront perçus en raison de l'entrée, de la sortie ou du transit. Ceci n'exclut pas la perception sur les marchandises en transit de droits exclusivement affectés à couvrir les dépenses légitimes de surveillance et d'administration relatives à ce transit.

Quant aux rémunérations, l'article 4 établit que les tarifs appliqués au transit doivent être raisonnables, « *compte tenu des conditions du trafic ainsi que des considérations de la concurrence commerciale entre voies de transport* ».

Dans la Commission d'Étude (1), une des questions les plus longuement discutées a été notamment celle de savoir si l'État transitaire a l'obligation de traiter les transports en transit sur un pied d'égalité aussi par rapport aux tarifs et facilités accordés à ses propres transports. Plusieurs délégués estimaient qu'un État a le droit d'encourager ses industries et son agriculture au moyen de tarifs de transport. D'autres maintenaient que dans ce cas la liberté du transit deviendrait illusoire pour l'État dont le commerce dépend du transit à travers d'autres pays. Il fut remarqué encore que pour protéger son commerce un État peut se servir de tarifs douaniers, mais non de tarifs de transport. L'accord n'a pu être réalisé sur les points en question. La Commission s'est cependant ralliée à un texte transactionnel qui autorise des différenciations commerciales mais exclut des distinctions politiques et qui laisse à la juridiction compétente le soin d'en donner l'interprétation *raisonnable*, en ce sens qu'elle soit conforme à l'esprit de la Convention.

Il serait impossible de ne pas admettre certaines autres dérogations relatives à la police générale, à la défense nationale, à la protection sanitaire, etc. Ainsi, les Parties Contractantes ne seront pas tenues d'assurer le transit des voyageurs dont l'entrée sur leur territoire est prohibée pour des raisons de santé ou de sécurité publiques, ni le transit des marchandises dont l'importation est interdite comme mesure de protection contre les maladies des animaux ou des végétaux. Les autorités du pays transitaire pourront en outre prendre les précautions raisonnables pour s'assurer qu'il s'agit d'un transit réel et pour veiller à la sécurité des voies et moyens de communication. Le libre transit d'émigrants dont l'entrée est interdite dans le pays de destination ne saurait être réclamé. Une autre dérogation a trait aux régions dévastées par la guerre, comme le prescrit le Pacte lui-même.

Quant à l'application de la Convention en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'État, c'est-à-dire en cas de troubles intérieurs, grèves, disette ou autres, et en temps de guerre, les Parties Contractantes ont le droit de prendre sur leur territoire les mesures nécessaires de sauvegarde nationale en respectant autant que possible la liberté du transit.

Tout en traitant de la liberté du transit en temps de paix, la Convention vise à la maintenir dans la mesure du possible en temps de guerre. Elle dit notamment, qu'en pareil cas, les Puissances Contractantes maintiendront cette liberté en tant qu'elle est compatible avec les droits et les devoirs des belligérants et des neutres.

La liberté du transit implique l'égalité des conditions de transit pour toutes les Puissances Contractantes. Aucune distinction ne peut être tirée soit de la nationalité des personnes, soit du pavillon des navires et bateaux, soit du point d'origine, de provenance, d'entrée, de sortie, ou de destination, ou de la qualité des propriétaires des marchandises, envois postaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport. Un traitement préférentiel n'est donc pas admis. Ceci n'exclut toutefois pas les différenciations de nature commerciale dans la mesure où elles seraient considérées comme légitimes pour des motifs commerciaux à l'intérieur de chaque pays. L'institution de tarifs tendant à entraver le transit est interdite; il est en effet inadmissible qu'un État dont les exportations et importations dépendent du transit à travers un État limitrophe soit placé sous la dépendance économique de ce dernier.

Quelque souhaitable que puisse être l'égalité entre toutes les nations, et bien qu'au sein de la Commission d'Étude elle ait été préconisée, il ne s'agit pour le moment que de l'égalité entre les seules Parties Contractantes. Cependant, toutes les autres nations

(1) Commission pour l'Étude de la liberté des Communications et du Transit réunie à Paris en octobre 1919, sur l'initiative du Gouvernement français, et présidée par M. Claveille, alors ministre des Travaux publics de France, chargée, au début par les Puissances qui y avaient délégué des représentants et dès le 13 février 1920 par le Conseil de la Société des Nations, de préparer des avants-projets de Conventions internationales générales sur le Transit, sur les voies d'eau, les ports et les voies ferrées.

sont libres d'en bénéficier si elles le désirent en adhérant à la Convention et en assumant les obligations qu'elle comporte.

Même l'égalité ne suffit pas à assurer dans toutes les circonstances la liberté du transit. Comme exemple, on pourrait citer le cas frappant d'un État ne possédant pas de flotte marchande et qui, n'ayant de ce fait que fort peu d'intérêt au transit par son territoire, pourrait aisément imposer à ce transit des conditions prohibitives, égales il est vrai pour tous, mais qui évidemment ne le gêneraient guère lui-même. C'est pourquoi la Convention ajoute aux préceptes de l'égalité d'autres garanties plus précises quant à la réglementation raisonnable du transit et aux charges qu'il doit supporter.

Le projet de Convention n'impose à aucune des Parties Contractantes une obligation allant à l'encontre de ses droits et obligations en tant que Membre de la Société des Nations.

Pour ce qui est des relations entre cette Convention et les accords spéciaux antérieurs et ultérieurs relatifs au transit, l'article 10 du projet stipule qu'en général toutes obligations et tous accords existant sont abrogés dans la mesure où ils sont incompatibles avec les termes de la Convention, et que pour l'avenir la conclusion de semblables accords n'est admise qu'à titre exceptionnel et lorsqu'elle est justifiée par un « ensemble de considérations économiques, topographiques et techniques spéciales », ensemble que la Commission d'Étude envisageait comme devant être indivisible. L'article donne ensuite l'occasion aux États signataires d'énumérer certaines conventions qui sont néanmoins maintenues en vigueur.

Quant aux conventions existantes entre Puissances Contractantes et non Contractantes, rien ne s'oppose à leur maintien. A l'avenir cependant, il ne sera conclu, avec des Puissances non adhérentes, aucun accord relatif au Transit, qui ne soit licite entre Parties Contractantes.

En ce qui concerne les facilités de transit plus grandes que le minimum accordé par cette Convention, il est statué qu'elles ne sont ni supprimées en tant qu'octroyées antérieurement, ni interdites à l'avenir, pourvu qu'elles soient accordées dans des conditions compatibles avec le principe d'égalité entre les ressortissants, les biens et les pavillons de toutes les Parties Contractantes.

Si des différends surgissent par rapport à l'application de la Convention, les Puissances Contractantes, avant de les soumettre à la Cour de Justice internationale, feront appel à « l'amicable composition » de la Commission consultative établie par la Société des Nations. La souplesse même de cette action conciliatrice rendra vivante la Convention.

Dans le cas où l'une des Parties Contractantes ne se conformerait pas soit à l'avis de la Commission, soit au jugement de la Cour, toute autre Partie Contractante pourra s'adresser à la Cour afin d'obtenir déclaration des mesures que chacune des Parties Contractantes sera fondée à prendre.

Les derniers articles du projet ont trait à la ratification de la Convention, à sa mise en vigueur, au délai d'application, à la dénonciation, laquelle est possible après dix ans, et à la révision. Au moins une fois par dix années la Commission consultative présentera à la Conférence générale un rapport sur l'application de la Convention et décidera s'il y a lieu de soumettre à la Conférence la question de la révision.

Cet exposé très succinct servira, je l'espère, à amorcer la discussion sur le projet de Convention relatif à la liberté du transit.

LE PRÉSIDENT. — La Conférence voudra certainement remercier notre Vice-Président, M. Loudon, de l'exposé si clair et si profond qu'il vient de lui présenter. Il a fait valoir l'intérêt nouveau et l'originalité internationale très grande de la Convention du Transit soumise à vos délibérations. C'est un acte de la plus haute importance pour les relations entre les peuples, aussi bien que pour la valeur d'union qui est évidemment celle de la Société des Nations.

DISCUSSION GÉNÉRALE

LE PRÉSIDENT. — Nous ouvrons la discussion générale sur la question du transit.

M. TSANG-OU (Chine). — Messieurs, avant d'aborder l'examen de nos conventions, permettez-moi de vous présenter une courte déclaration du Gouvernement chinois :

Le Gouvernement chinois, au moment où la Conférence de Barcelone se réunit pour l'examen de graves questions qui intéressent la liberté des communications et le transit international, tient à déclarer qu'il est très désireux de coopérer à la rédaction définitive des conventions qui y seront élaborées dans l'esprit de liberté, d'égalité et de réciprocité qui sont les principes fondamentaux du projet qui lui a été soumis par la lettre de la Société des Nations, en date du 20 septembre 1920.

L'adhésion de la Chine à la Société des Nations indique non seulement son vif désir de participer à toutes les mesures susceptibles de créer les meilleures relations politiques et économiques entre toutes les Puissances, mais encore sa ferme volonté de continuer à appliquer la nouvelle politique de rapprochement qu'elle a adoptée vis-à-vis de ces Puissances.

Mais elle ne se dissimule pas toutefois que, dans son cas particulier, l'existence de nombreux traités antérieurs avec certaines Puissances Contractantes sera une source de difficultés graves à résoudre pour mettre en accord les nouvelles conventions avec les clauses de ces traités.

Elle a le ferme espoir que ces Puissances, avec leur esprit d'équité, lui fourniront toute l'aide efficace pour apporter à ces anciens traités les modifications nécessaires à l'application des nouvelles conventions et que la Conférence générale voudra bien s'entremettre à ce sujet pour confirmer à ces Puissances les difficultés que rencontrera le Gouvernement chinois dans leur réalisation.

Si je fais cette déclaration, ce n'est pas pour dire que la Chine cherche à se dérober devant ces difficultés. Au contraire, elle est toute prête à s'associer à vos efforts pour relever énergiquement l'esprit de la solidarité internationale. Voilà l'esprit de ma déclaration.

Je serais désireux, maintenant, Monsieur le Président et Messieurs, de dire encore ces quelques mots :

Ne serait-il pas utile de nommer de suite une sous-commission spéciale chargée de l'examen des difficultés d'application que présentent, pour certains, les projets de nouvelles conventions? Le terrain serait ainsi déblayé et la discussion des articles y gagnerait, croyons-nous, en clarté et en brièveté. Et je crois qu'en agissant ainsi au lieu de procéder par formules diplomatiques, chaque délégation exposerait ses idées plus sincèrement.

LE PRÉSIDENT. — La Délégation chinoise propose de nommer immédiatement une sous-commission chargée de l'examen des difficultés d'application que présentent pour certains les projets de nouvelles conventions. Il me semble que cette sous-commission ne pourrait être nommée qu'au fur et à mesure du vote des conventions. Dès que le vote sera acquis sur la Convention du Transit, je crois qu'en effet il sera utile de nommer une sous-commission d'application, mais il me paraît difficile de nommer cette sous-commission avant que la Convention soit votée en séance.

M. TSANG-OU (Chine). — Nous sommes d'accord.

LE PRÉSIDENT. — Dès que la première Convention sera votée, la sous-commission d'application se réunira pour voir les difficultés et les régler. S'il n'y a pas d'opposition il en est ainsi décidé.

Quant aux déclarations que M. le Délégué chinois a faites au nom de son Gouvernement, il en sera tenu compte au cours de la discussion et elles seront inscrites au procès-verbal. Je fais observer d'ailleurs que, dans les projets qui nous ont été soumis et même dans le Pacte, il est prévu qu'il doit être tenu compte des conventions antérieures à celles que vous allez conclure.

M. Sibille, premier Délégué français, m'informe que M. Serruys, Délégué expert, est chargé de suivre spécialement la discussion et qu'il aura à prendre la parole au cours des débats au nom de la Délégation française.

Je donne la parole à M. Alvarez, de la Délégation du Chili, dans la discussion générale.

M. Alejandro ALVAREZ (Chili). — Messieurs, avant d'entamer la discussion du projet sur le transit — question soumise à la délibération de la présente Conférence de Barcelone — permettez-moi de relever que nous sommes ici en présence d'un des sujets les plus importants et les plus complexes du droit international.

La complexité de la matière tient d'abord à ce qu'elle est à la fois technique et juridique.

Dans ce domaine, en effet, le juriste ne pourra pas établir de réglementation utile si l'homme de science, l'ingénieur, ne lui fournit pas au préalable les données techniques qui président aux moyens de communication.

D'autre part, une seconde raison, d'ordre politico-historique, explique cette complexité de notre sujet.

Jusqu'ici, dans toute la matière concernant les voies de communication et notamment la navigation des fleuves internationaux (Acte Final du Congrès de Vienne, 1815), le sujet qui nous occupe n'a été réglementé qu'en prenant en considération et l'esprit individualiste qui présidait alors à la vie des États, et les intérêts et la situation du seul continent européen. On ne saurait critiquer les promoteurs de cette réglementation. En 1815, c'est à peine si les territoires du nouveau monde, tout au moins dans la partie centrale et méridionale, commençaient à s'ériger en États indépendants. Au cours du XIX^e siècle, au fur et à mesure que ces nouvelles entités politiques se développèrent dans des conditions géographiques et économiques différentes de celles de l'ancien monde, elles sentirent la nécessité de fixer certaines de ces matières par des accords *inter partes*, procédant de vues différentes de celles adoptées sur le continent européen.

En troisième lieu, il faut bien se dire que le progrès technique et le développement croissant des découvertes appliquées aux moyens de communication ont encore compliqué la question, en ajoutant aux fleuves, jadis seule voie de pénétration, la voie ferrée comme procédé de transport.

Survient enfin la grande guerre et voici qu'après elle s'ouvre pour le droit international une nouvelle période. Établi jusqu'ici sur la base individualiste de la souveraineté exclusive et jalouse des États, il tend actuellement à se laisser reconstruire sur la base de la *solidarité* et de la *coopération internationales*, qui se sont fait jour surtout depuis ces dernières années. Sous ce régime nouveau, au lieu de l'intérêt étroit et exclusif de chaque État, ce sont les intérêts généraux de la collectivité que l'on prendra en considération dans l'établissement de la réglementation juridique.

Toutefois, dans cette nouvelle voie, il convient de ne s'engager *ni trop vite ni trop loin*, car nous sommes à une période de profonds bouleversements économiques et il ne faudrait pas vouloir cristalliser trop tôt dans une nouvelle norme juridique des rapports qui n'ont peut-être pas encore trouvé leur forme définitive. Et puis, chez les peuples, le sentiment de l'intérêt national, après la guerre mondiale, est toujours très puissant. Pour ces raisons, la prudence s'impose dans l'innovation.

Si je me suis permis de présenter ici cet ensemble de considérations, c'est parce qu'il m'a paru qu'elles impliquent les données sur lesquelles on doit établir la réglementation dans la présente Conférence.

Cette réglementation doit tenir compte d'abord des données que la science fournit aux techniciens et des applications pratiques que les ingénieurs en ont faites à la matière des communications.

En second lieu, les principes de droit conventionnel adoptés par les États américains en ce domaine devront être remémorés pour que, de la comparaison de ces principes avec ceux du droit européen, puisse sortir une base d'entente quant aux règles générales appelées à régir notre matière. Là où l'accord mondial ne sera pas possible, il faudra laisser la place à des accords *continentaux* ou même *régionaux* ou *inter partes*; ou à la réglementation nationale de chaque État.

Il est donc utile d'exposer rapidement quelles idées ont dominé la réglementation de ces matières dans le continent américain.

Presque dès le commencement de leur indépendance, les États latins de l'Amérique proclamèrent, dans leurs constitutions ou dans leurs lois, deux grands principes :

a) La liberté des communications et des transits à travers leurs territoires terrestres, maritimes et mêmes fluviaux, quoique, pour ces derniers, avec certaines limitations;

b) L'égalité des droits du national et de l'étranger en ce qui concerne l'acquisition et la jouissance des droits civils.

Ces deux grands principes ont favorisé l'immigration des personnes et des capitaux dans notre continent et y ont permis au commerce et à l'industrie de se développer.

En vue de faciliter le commerce entre eux, les États de l'Amérique latine et les États-Unis, réunis dans des conférences pan-américaines, ont étudié d'abord, et tâché de régler uniformément, ensuite, certaines matières de grande importance, relatives au transit, telles que chemins de fer pan-américains, régime des douanes, uniformisation des documents consulaires, facilités commerciales, etc.

En même temps, les pays de l'Amérique latine ont cru que bien des matières ne pouvaient pas être l'objet d'une réglementation commune et qu'il fallait les laisser à des accords *inter partes*, notamment entre États voisins, lesquels peuvent se faire des concessions impossibles à étendre à d'autres États.

Enfin, tant dans leurs lois que dans les conventions que les États latins-américains ont signées, ils se sont toujours réservé le droit d'assujettir le transit à leur législation nationale en matière fiscale et de police.

La politique qui vient d'être rappelée a donné de très bons résultats, à tel point qu'il n'est pas hasardeux de dire que les États américains ne seraient pas disposés à y renoncer, notamment en consentant à se lier par des conventions à caractère universel qui iraient à son encontre.

Je ne veux pas m'attarder plus longtemps à justifier une idée très simple que je me permets de soumettre à l'honorable Assemblée, à savoir que, dans les conventions actuellement à l'étude, nous devons distinguer les quatre catégories de questions dont nous venons de parler, c'est-à-dire les matières qui peuvent être l'objet d'accords mondiaux, et celles qui doivent être laissées à des accords continentaux, à des accords régionaux ou bien à la réglementation de chaque État.

Je suis convaincu que, moyennant quelques modifications au projet soumis à cette Assemblée, spécialement à l'article 10, nous pourrions arriver à établir un texte tel que le plus grand nombre des États du monde y puisse adhérer.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Monsieur le Président, Messieurs, si j'ose intervenir dans la discussion générale, c'est parce que j'ai eu l'honneur de prendre part, dès le commencement, aux travaux préparatoires de la Commission d'Étude et de représenter un pays qui, depuis l'armistice, a dû s'intéresser énormément aux questions de transit. Je crois être, par conséquent, à même de souligner certains articles qui méritent d'attirer tout spécialement votre attention.

En ce qui concerne la première qualité que je viens d'exprimer, ayant pris part à toutes les discussions de la Commission d'Étude, je sais, tout aussi bien que mes collègues, que la Convention sur la Liberté du Transit est le fruit de travaux très assidus, de considérations très mûries et que la plupart de ses articles sont le résultat de compromis assez difficiles à obtenir.

Vouloir bouleverser certains articles mettrait peut-être en danger la Convention tout entière, Convention que, ainsi que je me suis permis de le déclarer l'autre jour, le Gouvernement tchéco-slovaque accepte, telle qu'elle a été élaborée dans le *Document Vert* (1).

En ce qui touche la Convention elle-même, je me bornerai maintenant à la qualifier sous deux aspects. Elle me paraît à la fois très inoffensive et très importante. Très inoffensive, si nous la comparons à la situation d'avant-guerre. Nous savons tous, en effet, qu'avant la guerre la liberté du transit était une chose dont tous les États sentaient la nécessité. Tous les traités de commerce en avaient tenu compte, et s'ils ne la contenaient pas tous d'une manière explicite, le principe en était universellement admis. Et les chemins de fer ne songeaient pas à détourner vers un autre pays le transit, mais au contraire, comme l'a démontré au sein de la Commission d'Étude le délégué de la Suisse, ils faisaient tous leurs efforts pour en obtenir autant qu'ils le pouvaient.

La guerre est venue, qui a changé complètement cette situation, et les habitudes qu'elle a créées subsistent malheureusement encore aujourd'hui. Nous voyons que les chemins de fer de l'Europe centrale ne recherchent pas le transit à l'heure actuelle. Nous

(1) *Conférence générale des Communications et du Transit, documents préparatoires*. Ce volume, publié sous une couverture verte, contenait les projets de texte élaborés par la *Commission pour l'Étude de la liberté des Communications et du Transit* (voir note, p. 4) et le rapport qui les précédait. Pour le *projet de Convention sur le Transit*, voir page 276, et pour le rapport sur ce même projet, voir page 281.

devons espérer, cependant, que la Convention dont nous étudions en ce moment les termes nous ramènera aux conditions antérieures.

Pour ce qui est de la Convention elle-même, il s'agit, en effet, de trois questions :

Aurai-je la liberté de transit ?

Combien de temps l'aurai-je et dans quelles conditions ?

Que me coûtera ce transit ?

Ce sont les trois questions que nous avons eu l'honneur de discuter à la Commission d'Étude.

En ce qui concerne la première, j'ai déjà dit que je ne doutais pas un moment d'obtenir la liberté de transit et de la voir accordée universellement. A mon avis, toutefois, il ne s'agit pas seulement d'obtenir la liberté du transit et de l'accorder d'une façon passive. L'article 2 de la Convention dit explicitement que : « *Sous réserve des autres stipulations de la présente Convention, les mesures de réglementation et d'exécution des transports en transit... faciliteront le libre transit...* » Il ne s'agit donc pas uniquement de garantir la liberté de transit, mais, au contraire, de le faciliter par tous les moyens possibles.

Je me permets d'appeler spécialement votre attention sur la seconde de ces questions : « Combien de temps aurai-je la liberté de transit et dans quelles conditions l'aurai-je ? » En effet, la liberté de transit cessera-t-elle au moment où j'en aurai surtout besoin, c'est-à-dire en temps de guerre ? On parle ici d'*événements graves*. Vous sentez, Messieurs, que c'est là un des points les plus importants de la Convention. La disposition qui la termine est vraiment le fruit d'un compromis. Je crois qu'il serait très dangereux d'y toucher.

Enfin, la dernière de ces trois questions est relative au coût du transit. Elle a été traitée par notre excellent Secrétaire général dans le *Document Vert*. Il s'agit d'arriver à obtenir le transit au meilleur marché possible, en trouvant l'acheminement le moins cher. Nous avons donc recherché, au cours des longues séances de la Commission, quel pouvait être le tarif à appliquer au transit. Je dois dire que la formule que nous avons trouvée est encore le fruit d'un compromis.

Je me permettrai de vous signaler, Messieurs, de quelle façon nous concevons la disposition de l'article 4 ayant trait à la rémunération. On y parle de *tarifs raisonnables*. C'est une expression qui, d'ailleurs, a été introduite dans le Traité de Paix par les délégués anglais : *common sense*. En Tchéco-Slovaquie, nous n'avons pas l'habitude d'employer cette expression, de sorte que nous pouvons très bien ne pas la saisir exactement. Nous avons eu quelque peine à en faire comprendre à nos concitoyens la signification. C'est pour cette raison qu'il serait peut-être utile de vous dire comment le Gouvernement de la République Tchéco-Slovaque et notre Administration des chemins de fer comprennent le mot *raisonnable*, et comment ils envisagent la question des tarifs en matière de transit.

D'après nous, il ne faut pas, dans le transit, introduire de tarifs prohibitifs plus ou moins dissimulés derrière certaines clauses ou certaines formules obscures, telles que, par exemple, l'application des tarifs spéciaux réservés aux marchandises apportées aux gares par camions automobiles. Il en résulte qu'un tarif raisonnable est celui qui n'apporte aucun obstacle direct ou indirect au transit, celui qui applique les tarifs normaux, à l'exception peut-être de certaines taxes spéciales prévues pour la protection de certaines branches de l'industrie nationale ou de certains tarifs spéciaux qui peuvent être établis au-dessous du prix de revient, et dont ce pays ne peut faire bénéficier le transit.

C'est dans ce sens-là que nous comprenons la disposition de l'article 4. Je crois que c'est dans ce sens-là que l'entendent la majorité au moins des délégations qui ont travaillé à la Commission d'Étude; et je crois qu'il serait vraiment utile et raisonnable de ne pas toucher à cet article et de l'adopter tel qu'il est proposé.

Si vous le permettez, je voudrais définir les rapports qui existent entre notre Convention et la Convention de Berne. On est souvent porté à croire que la Convention de Berne suffit entièrement à garantir la liberté du transit et qu'elle a effectivement assuré cette garantie avant la guerre. Je crois qu'il est utile de rappeler que la Convention de Berne ne règle, à vrai dire, que les rapports entre les chemins de fer et le public. Outre cela, elle étend naturellement l'obligation de transporter à tous les États qui en sont signataires. Cela signifie que j'ai par exemple le droit de remettre aux chemins de fer

tchéco-slovaques, à Prague, des marchandises avec lettre de voiture destinées à une gare située en Roumanie, et que les États situés sur le parcours intermédiaire, s'ils ont adhéré à la Convention de Berne, sont tenus d'en effectuer le transport.

Mais une autre disposition de la Convention de Berne porte que cette obligation de transport n'est valable que si les moyens normaux et ordinaires de transport y suffisent, et c'est là, dans la Convention même de Berne, une restriction à l'obligation de transport, et par là même une restriction à la liberté de transit qui est établie par la même Convention.

Par conséquent, la Convention de Berne ne suffit pas à établir la liberté de transit. D'ailleurs, cette Convention, qui ne règle que les transports par chemins de fer et les questions purement techniques, voit son application subordonnée à celle d'autres prescriptions légales, surtout les prescriptions douanières, et c'est dans ces prescriptions douanières qu'on trouve souvent des entraves apportées à la liberté de transit.

En terminant, j'exprime l'espoir que la Convention sur la liberté de transit sera adoptée sans grande modification, et l'espoir aussi que dans l'avenir on n'en aura guère besoin.

LE PRÉSIDENT. — Je remercie l'auteur de cette intéressante communication.

La séance est levée à 13^h 15.

VIII^e SÉANCE DE LA CONFÉRENCE

(Lundi 14 mars 1924, 16 heures.)

SUITE DE LA DISCUSSION GÉNÉRALE

La séance est ouverte sous la Présidence de M. Hanotaux, Président.

SUITE DE LA DISCUSSION GÉNÉRALE

M. DE WALTER (Hongrie). — Monsieur le Président, Messieurs, je profite de l'occasion pour vous présenter les remerciements du Gouvernement hongrois pour l'obligeante invitation qui lui a été faite de prendre part à cette Conférence, d'une très grande importance pour la Hongrie, dont les voies ferrées, en raison de leur situation géographique, sont pour ainsi dire prédestinées à assurer le transit international entre le Royaume des Serbes-Croates-Slovènes, la Grèce, la Bulgarie, la Roumanie et la Turquie, d'une part, et les États de l'Ouest, d'autre part.

Le Gouvernement royal hongrois est convaincu de la nécessité d'assurer, par certaines dispositions générales, la liberté réciproque du transit et le rétablissement du trafic international existant avant la guerre; il est toujours disposé à collaborer dans ce sens.

Le Gouvernement royal hongrois a déjà donné, à maintes reprises, les preuves de ce qu'il est inspiré des idées de parfaite liberté qui forment la base des propositions qui nous sont présentées.

Sur cette base, il a conclu des conventions au sujet du trafic ferroviaire avec l'Italie, la Pologne, l'Allemagne, l'Autriche et il espère pouvoir, dans un avenir prochain, arriver à un accord avec les États voisins, la Roumanie, le Royaume des Serbes-Croates-Slovènes et la Tchéco-Slovaquie.

Conformément aux pourparlers échangés à Paris aux mois de juillet et octobre derniers, le Gouvernement royal hongrois a conclu au mois de décembre une convention avec la Roumanie et l'Autriche concernant la mise en marche d'un train rapide entre Vienne et Bucarest, en correspondance avec les trains de luxe Paris—Vienne et Ostende—Vienne. Ce train fut mis en circulation le 17 février dernier. Ces trois Gouvernements ont, en même temps, convenu de rétablir le trafic de marchandises à partir du 1^{er} janvier dernier. En raison de certaines difficultés techniques provenant de la Roumanie, le Gouvernement hongrois ne put conclure cette convention que partiellement.

Indépendamment des négociations du Gouvernement, les chemins de fer royaux hongrois de l'État se sont mis en rapport avec les chemins de fer tchéco-slovaques et serbes-croates-slovènes pour régler la reprise du trafic au point de vue technique; mais les pourparlers à ce sujet n'ont abouti, jusqu'à présent, qu'à une reprise limitée du trafic; en ce qui concerne surtout les chemins de fer du Royaume des Serbes-Croates-Slovènes, les questions pendantes n'ont pu être réglées qu'en principe.

En général, la pénurie du charbon empêche le rétablissement du trafic propre de la Hongrie et du transit, car les chemins de fer hongrois ne disposent de réserves de charbon que pour un jour, ce que j'ai déjà eu l'honneur de mentionner dans une séance du Comité des Réparations autrichien à Vienne. Étant dans l'obligation de restreindre leur trafic interne, les chemins de fer hongrois ne peuvent desservir le transit que dans le cas où les États expéditeurs mettent à leur disposition la quantité de charbon nécessaire pour effectuer le transport. La conséquence qui, j'espère, ne se produira pas, pourrait être qu'en revanche les États voisins exigent aussi de la Hongrie le charbon pour le transit hongrois, et la Hongrie ne pouvant satisfaire à un tel désir verrait ses propres produits exclus du trafic international.

De ce que j'ai eu l'honneur d'exposer, il suit que la liberté du transit est en pratique inséparable de la question du ravitaillement en charbon et que tant que cette question ne sera pas tranchée, la liberté du transit ne pourra être garantie qu'en théorie.

Une autre question très importante est celle du matériel roulant, en particulier celle des locomotives. Cette question faisant l'objet des études de la Commission des Réparations à Vienne, je me permets seulement de la mentionner.

Finalement, je me permets d'attirer l'attention de la haute Assemblée sur ce que la plupart des stations situées à la frontière ne sont pas aptes au développement d'un trafic international, n'ayant ni magasins, ni dépôts de locomotives, ni d'autres installations indispensables pour un service de transit international. Pour pouvoir satisfaire aux besoins de ce service, il semble inévitable que les États voisins désignent, dans l'intérêt commun, le plus tôt possible, les stations, sur le territoire de quelque État qu'elles soient situées, qui pourront être utilisées comme stations de transit communes.

En ce qui concerne l'application des tarifs pour le transit, sans vouloir rien suggérer à la Conférence, je me permets de lui indiquer les dispositions inscrites dans un traité conclu entre la Pologne et la Hongrie.

Les Parties Contractantes sont d'accord pour qu'aucune distinction ne soit faite sur les chemins de fer entre les habitants du territoire des Parties Contractantes dans le trafic de voyageurs et de bagages en ce qui concerne l'expédition, les prix de transport et les impôts publics en rapport avec le transport.

Les marchandises à expédier pour la Hongrie, ou par la Hongrie pour un tiers État, ne seront pas traitées — sous les mêmes conditions — sur les chemins de fer hongrois d'une manière moins favorable en ce qui concerne l'expédition, les prix de transport et les impôts publics en rapport avec le transport, que les marchandises similaires indigènes ou les marchandises similaires d'un tiers État, dans la même direction et sur la même ligne. Le même principe sera appliqué sur les chemins de fer aux marchandises à expédier de la Hongrie pour ou par un tiers État.

Ce principe sera réciproquement appliqué aux marchandises transportées à travers la frontière dans le territoire de l'autre Partie et réexpédiées de là par chemin de fer. Dans ce cas, aucune distinction ne sera faite entre les sociétés de navigation des deux Parties Contractantes et en particulier en ce qui concerne les taxes de transbordement.

Je sais très bien, Messieurs, que je ne suis ici que l'hôte de l'illustre Assemblée et c'est pour cette raison qu'il ne me reste qu'à renouveler mes sincères remerciements à la Haute Assemblée pour m'avoir prêté une attention obligeante.

M. SERRUYS (France). — Monsieur le Président, Messieurs, il est à peine utile de faire remarquer dans quel esprit la Délégation française aborde le problème de la liberté du transit.

Si le régime libéral que la France a, depuis toujours, pratiqué en cette matière ne constituait pas lui-même une preuve sans conteste, il suffirait de vous rappeler que c'est sur l'invitation du Gouvernement français que fut ouverte, dès octobre 1919, la première délibération sur la question qui fait l'objet de notre débat.

Cependant la France n'avait aucune raison, qui lui fût propre, d'instituer cette consultation immédiate.

Le Pacte lui-même avait prévu pour elle des exceptions éventuelles au principe de la liberté du transit, en stipulant que les nécessités spéciales des régions dévastées pendant la guerre de 1914-1918 devront être prises en considération. La France, sans renoncer au bénéfice de ces exceptions, a été surtout préoccupée d'une application effective du principe.

Des traités de paix lui donnaient par ailleurs, en ce qui concerne le transit à travers les pays de l'Europe Centrale, des garanties qu'aucun statut international ne pourra modifier.

Bénéficiant ainsi de certaines exceptions prévues par le Pacte et de garanties expresses conférées par les traités de paix, la France eût pu s'abstenir de toute initiative en la matière, d'autant qu'elle est plus que d'autres appelée à supporter la charge du transit.

En effet, du fait de leur situation géographique, certains pays sont surtout des bénéficiaires du transit dont d'autres pays supportent l'obligation. Placée à la pointe occidentale du continent européen, la France est, parmi ces derniers, destinée à assumer

une part importante d'une tâche dont l'accomplissement lui est certes malaisé à cause des ravages de la guerre, et dont elle n'eût point eu, dès lors, intérêt à aggraver les conditions.

Si le Gouvernement français a, dès la signature de la Paix, convié tous les Membres de la Société à étudier les moyens d'assurer la liberté du transit, c'est donc qu'il voulait affirmer son adhésion pleine et entière à l'un des principes fondamentaux du Pacte.

C'est des délibérations de Paris, Messieurs, qu'est issu le projet de Convention qui vous est soumis; de la nature de ces délibérations résulte le caractère du *Livre Vert*.

Il suffit de parcourir le commentaire historique qu'il contient pour se rendre compte qu'à la Conférence de Paris les systèmes les plus différents ont été présentés et que les doctrines se sont affrontées sous leurs aspects extrêmes. C'est souvent un compromis entre ces systèmes et ces doctrines que représente le projet de Convention du *Livre Vert*, mais parfois c'est l'une des thèses en présence qui a prévalu et parfois des questions de principes ont été omises dont on pourrait même se demander si elles ont été posées.

Je n'en veux qu'un exemple.

L'engagement que les Membres de la Société ont pris par l'article 23 du Pacte comporte trois modalités principales d'application :

— Il peut être réalisé pour chaque État, au moyen de sa législation nationale, dûment appropriée;

— Il peut être l'objet d'une application concertée sous forme de recommandation commune;

— Il peut être l'objet d'une convention internationale.

La Conférence de Rome a détaillé ces diverses modalités. Le *Livre Vert*, par contre, en vous présentant le projet de Convention, ne fait pas mention de ces moyens divers d'application de l'article 23 du Pacte et il ne semble pas que la question ait été posée de savoir lequel devait être préféré, ni surtout de savoir si l'une ou l'autre des modalités d'application ne devait pas être retenue pour l'un ou l'autre des aspects du problème d'ensemble. Seule l'hypothèse d'une convention a subsisté.

Il n'en demeure pas moins que, tel qu'il vous est soumis, le projet du *Livre Vert* représente un statut complet et systématique pour un régime international du transit. C'est une codification remarquable par sa précision et sa rigueur et qui constitue une assise solide pour nos travaux.

Je ne voudrais pas y porter atteinte en rappelant que ces qualités mêmes pourraient, dans une certaine mesure, compromettre son succès. Mais il faut se souvenir que, lorsqu'un statut international revêt cet aspect de système et de rigueur, lorsqu'il fait abstraction des législations nationales et surtout des conditions propres à certains pays, il risque de recueillir une unanimité surtout théorique. L'unanimité était acquise à La Haye, en 1902, pour l'unification de la lettre de change et du billet à ordre, et cependant, cette Convention internationale n'a pas été ratifiée.

Si nous concluons ici une convention internationale en matière de transit, sous les auspices de la Société des Nations, il faut qu'elle soit de telle nature que tous les États signataires puissent la ratifier. Pour cela, il faut — et il suffit — qu'elle puisse s'accorder avec la plupart des législations nationales, qu'elle respecte, en thèse générale, l'autonomie et notamment la liberté contractuelle des Hautes Parties, et qu'elle admette en particulier les dérogations que justifient non seulement les conditions économiques, topographiques, techniques propres à certains États, mais même le degré de développement de leurs communications ou de leurs échanges.

Si favorable qu'elle soit au principe de la liberté du transit et à son application aussi étendue que possible, la Délégation française ne peut méconnaître le régime spécial qu'exigent certaines contrées, possessions lointaines dépendant des États Contractants ou territoires isolés confiés à leur administration. En ce qui la concerne, la Délégation française estime qu'il y aura lieu de tenir compte, dans une large mesure, des situations existantes, soit en énumérant, comme le prévoit l'article 10, les accords antérieurs qu'il convient de maintenir en vigueur, soit en prévoyant, par une clause spéciale, une application différée et progressive, pour certains pays, des dispositions de la Convention.

S'il convient d'assurer au régime que nous allons instituer la ratification de toutes les Parties Contractantes, il importe par ailleurs de l'établir avec assez de réserve pour

qu'il puisse ultérieurement recueillir l'adhésion d'autres États de l'un ou de l'autre continent. Surtout lorsqu'il vise les progrès de l'humanité entière, les conceptions et les systèmes de l'ancien monde doivent pouvoir s'assouplir aux idées et aux conditions du nouveau.

Enfin, Messieurs, pour être effective, la Convention qui va faire l'objet de notre débat doit non seulement pouvoir recueillir les suffrages de tous les peuples du monde, mais en outre il faut que le suffrage de chacun soit donné sans arrière-pensée; il faut ou bien que chacun puisse donner l'assurance qu'il respectera la Convention dans tous les cas, ou bien qu'il puisse réserver les circonstances où elle cessera de s'appliquer.

La Délégation française a l'ardente volonté qu'une Convention soit conclue en toute équité et en toute loyauté; elle a confiance qu'elle sera ensuite appliquée dans les mêmes conditions. La Société des Nations lui donne à cet effet deux garanties d'ordre différent, puisqu'elle a créé l'amiable compositeur qu'est la Commission consultative et technique, ou tout autre organisme habilité par le Conseil de la Société, et qu'elle a créé, d'autre part, le tribunal, jugeant à la fois en droit et en équité, qu'est la Cour internationale de Justice. Les considérations générales que nous avons eu l'honneur de vous présenter suffiront à expliquer les amendements que nous comptons soumettre à vos délibérations. En vous les présentant, la Délégation française, fidèle à la pensée du Gouvernement français lorsqu'il a convoqué la Commission d'Étude de Paris, a pour but de faciliter à chaque État, en matière de transit, l'accomplissement d'un devoir international dont dépend, dans une large mesure, la paix et la prospérité des peuples.

M. NEUJEAN (Belgique). — Monsieur le Président, Messieurs, la Délégation belge est animée du plus ferme désir de voir aboutir le projet de Convention soumis à la Conférence et d'éviter à celle-ci toute espèce de difficultés ou de contrariétés, ainsi que j'ai déjà eu l'honneur de le dire à votre première séance.

C'est dans cet esprit, Messieurs, que nous aborderons l'objet en discussion. Nous ne pouvons cependant nous dispenser de faire remarquer que le projet de Convention en discussion est incomplet. Cette Convention consacre des droits au profit des pays transitants. Elle n'accorde pas de garantie corrélative aux pays traversés. Cette observation, à laquelle nous tenons vivement, a déjà été présentée par le délégué belge dans les préliminaires du Traité de Paix. Nous ne renonçons pas à cette observation. Néanmoins, la Délégation belge, avant tout soucieuse de conciliation, déclare qu'elle est prête à voter le projet en délibération, sans que, cependant, de son vote, on puisse conclure qu'elle atténue en rien l'interprétation qu'elle a déjà entendu donner à l'article 23 e) du Pacte.

Telles sont les observations que nous avons cru nécessaire de présenter dès le début de cette discussion.

M. MIRZA HUSSEIN KHAN ALAI (Perse). — Monsieur le Président, Messieurs, au moment où nous abordons la discussion du projet de la Convention sur la Liberté du Transit, qu'il me soit permis d'abuser quelques instants de votre indulgence, pour vous exprimer en peu de mots l'importance capitale que la Perse attache à cette intéressante question.

J'ose croire que la plupart des honorables délégués ici présents sont peut-être encore trop portés à associer la Perse principalement à son passé glorieux et aux *Mille et une Nuits*. Et, bien que nous soyons loin des temps où l'on se demandait : « Comment peut-on être Persan ? », il me semble qu'on ne se rend pas suffisamment compte, à l'heure qu'il est, de l'importance de la position géographique de mon pays, des circonstances qui ont jusqu'ici retardé son développement économique et des services très appréciables qu'il est appelé et prêt à rendre au bien-être et à la solidarité de l'humanité.

Il ne serait donc pas superflu de jeter un peu de lumière sur cette partie du monde et de dissiper les mirages qui, trop souvent, enveloppent les pays d'Orient.

J'ai été chargé, Messieurs, de vous déclarer que mon Gouvernement a accueilli avec un très vif intérêt l'ouverture d'une Conférence qui a pour tâche d'étudier l'importante question des Communications et du Transit. Il est heureux d'avoir été invité à y participer, car il estime que, seul, l'effort commun de toutes les nations permettra la reprise normale des échanges commerciaux et pourra, en même temps, rétablir cette saine circulation dont la vie de la société humaine, menacée pendant la guerre, a tant besoin.

La Perse a joué de tout temps un rôle très important au point de vue commercial et économique, non seulement à cause de ses richesses naturelles, mais surtout par sa situation géographique qui faisait d'elle la grande route commerciale suivie par toutes les caravanes entre l'Occident et l'Orient, mettant en contact les pays de l'Asie centrale avec la Méditerranée et la Mer Noire.

Consciente de son passé et débarrassée, par le fait même de son admission comme Membre au sein de la Société des Nations, des traités, conventions, concessions, usages, etc., qui apportaient des restrictions à sa liberté, elle est résolue à développer ses communications et à collaborer, dans toute la mesure de ses moyens, au rétablissement économique du monde. Elle espère que les entraves qui ont jusqu'ici paralysé ses efforts et l'ont privée de libre communication avec tous les pays étrangers seront enfin, de fait, écartées sous les auspices de la Société des Nations.

La Perse a, en effet, été arrêtée depuis plus d'un siècle dans son développement économique et dans la mise en valeur de ses ressources, par la politique oppressive pratiquée à son égard, qui l'obligeait, à plusieurs reprises, à renoncer à la construction de lignes ferrées et à l'octroi de concessions de ports, routes, etc., à des nationaux d'autres pays; qui empêchait le transit par le Caucase (c'est-à-dire par la voie la plus rapide) de marchandises étrangères destinées à la Perse et voulait même porter atteinte à l'échange de colis postaux entre l'Europe et l'Iran; qui s'opposait à la libre navigation de la mer Caspienne par les navires persans; qui imposait à la Perse un tarif douanier tout à l'avantage des manufactures d'un pays et au détriment des produits d'autres pays étrangers.

Du fait de l'invasion de son territoire pendant la guerre, la Perse a souffert des préjudices et des dégâts énormes pour lesquels elle n'a pas encore obtenu de réparation.

On ne s'étonnera donc pas qu'elle soit actuellement en proie à une crise économique des plus aiguës, qu'elle soit arriérée matériellement et qu'elle manque d'outillage moderne.

La Délégation persane aura ainsi pour tâche principale de suivre de près les délibérations de la Conférence et de tenir son Gouvernement au courant des résolutions et projets qui en seront le fruit, afin de lui permettre de les étudier et de se conformer aux décisions inspirées par les principes de liberté et d'égal respect des droits et des intérêts de tous les peuples.

J'ai aussi pour devoir de réclamer avec énergie — et je suis heureux de constater que ce principe est consacré dans le texte que nous avons devant nous — le libre transit des marchandises provenant de tous les pays étrangers à destination des marchés persans arrivant par n'importe quelles voies et notamment par celles qui lui sont encore fermées. Cependant, chez nous, le régime du transit est prévu par la législation douanière, et la libre navigation de notre fleuve le plus important, le Karoun, assurée à tous les pavillons depuis quarante ans.

J'aurai l'honneur de soumettre à la Conférence par les soins du Secrétariat tous les chiffres et données disponibles au sujet de l'état de nos transports. J'y joindrai une carte de la Perse et des pays limitrophes, pour mieux faire ressortir la situation géographique particulière de mon pays, situation qui lui permet d'espérer qu'on se souviendra de lui dans la représentation éventuelle à la Commission technique et consultative.

Quant à la perspective du prochain avenir, la Perse, riche en combustible liquide et en gisements houillers, désire équiper à nouveau ses anciennes routes, utilisées depuis des siècles par les nations commerçantes, pour servir aux besoins du commerce entre l'Europe et l'Asie et pour augmenter la prospérité de tous les peuples.

Elle s'associe de tout cœur aux idées généreuses qui ont présidé à la convocation de la Conférence des Communications et du Transit; elle désire ardemment voir la porte économique grande ouverte chez elle et la paix se rétablir dans les pays qui l'avoisinent, afin que les difficultés présentes soient enfin supprimées.

M. PAVICHICH (État serbe-croate-slovène). — Messieurs, notre éminent président, dans son magnifique exposé, nous a tracé, avec une clarté merveilleuse, les limites jusqu'auxquelles nous pouvons aller dans nos résolutions pour le bien et le progrès de l'humanité. L'idéal humain serait sans doute un seul État, l'État universel, avec un seul gouvernement. Mais puisque la tâche de cette haute Conférence n'est pas de

créer la « Cité du soleil », l'Utopie, il nous faudra nous contenter de l'humble et incomplète Société des Nations dont nous sommes un organe. Elle nous a envoyés ici pour chercher les moyens de rendre plus supportable et un peu plus agréable la vie sur notre planète en facilitant toutes sortes de communications et de commerce entre les nations. Si dans cette recherche nous faisons quelques petites choses pour éviter, ou rendre au moins plus difficile le pire des maux, la guerre, nous pourrions nous en aller contents de notre travail. Il est de notre devoir d'aller dans cette voie jusqu'aux extrêmes limites où le principe cosmopolite et la solidarité humaine qui nous animent se rencontrent avec l'indépendance, la souveraineté et les intérêts des États qui veulent composer cette Société. Cette tâche est très difficile.

Le royaume des Serbes, Croates et Slovènes est allé même beaucoup plus loin dans cette voie, surtout la Serbie, qui ne s'épargna aucun sacrifice pour les idéals de l'humanité. Désormais, la nécessité et la dure expérience nous imposent de ne pas aller plus loin que ces limites. Nous prenons au sérieux cette Conférence et, pour cette raison, nous désirons que toutes les Conventions qui y seront votées soient ratifiées par tous les Membres de la Société des Nations, autrement elles n'auraient pas d'efficacité. Il nous semble surtout nécessaire d'éviter l'apparence qu'il y ait dans cette Société des super-États, comme s'exprime notre aimable Président, et par conséquent des sous-États.

Je sais bien que l'égalité est un bien idéal et irréalisable sur terre, et que les hommes, qui ont inventé des mesures merveilleuses pour mesurer les grandeurs physiques, n'ont pas inventé une mesure pour la grandeur morale qui, peut-être, ne nous assignerait pas la dernière place parmi les nations; qu'il faut donc donner, dans les décisions de la Société des Nations et dans ses institutions, plus de place aux grands qu'aux petits. Mais pour atteindre ce but il n'est pas nécessaire d'en exclure complètement les petits. Il est de notre devoir de tendre à l'idéal de l'égalité, et non pas de nous en éloigner, surtout de ne pas éveiller le soupçon que les petites nations pourraient concevoir d'être traitées en inférieures par les grandes; car dans ce cas cette noble institution, qui a éveillé tant de belles espérances, ne saurait survivre, pas même à ceux qui l'ont créée.

Malheureusement, depuis le commencement de la Conférence de la Paix, à Paris. l'on n'a pas su éviter cette apparence, et les petites nations ont dû souvent subir la dictature des grandes qui ont décidé de leur sort, sans même leur concéder le droit de participer dans ces décisions; et je parle de nations alliées qui ont donné tous leurs biens et tout leur sang pour le triomphe d'une cause juste et sainte. Il y a des Membres de la Société des Nations qui ne sont représentés ni dans le Conseil de la Société, ni dans les Comités de la Société, et qui ne seront peut-être jamais représentés dans le Comité permanent des Communications que nous allons élire; bref, qui n'ont pas même un fonctionnaire dans les bureaux de la Société. Il serait absolument nécessaire, pour la consolidation de cette Société, que chaque Membre y soit représenté proportionnellement et que, autant que possible, aucun des Membres ne soit exclu d'aucune de ses institutions. Les raisons d'économie que l'on pourrait faire valoir contre ces principes ne peuvent pas être envisagées sérieusement, quand il s'agit d'une œuvre de paix, par des nations qui ont dépensé des centaines de milliards pour la guerre, c'est-à-dire pour avoir la paix.

Après tant d'expériences, il est bien naturel que nous nous souvenions du principe *nil de nobis sine nobis*. Nous sommes résolus à nous tenir désormais fermement à ce principe, ce qui ne veut pas dire que notre Patrie ne fera pas pour l'avenir tout son devoir envers l'humanité et qu'elle ne lui offrira pas tout sacrifice que celle-ci pourrait justement exiger d'elle. Notre Patrie se sent membre de l'humanité, et justement pour cette raison elle a des devoirs aussi envers soi-même. Mais c'est elle-même qui jugera désormais si les sacrifices qu'on lui demandera sont vraiment pour le bien et le progrès de l'humanité.

Elle embrasse à cœur ouvert le principe de la liberté des communications, de la liberté du transit, de la liberté des transports par voie ferrée et de la liberté des ports, car le sublime mot *Liberté* exerce toujours une action magique sur elle, même quand il ne s'agit pas de la liberté morale ou politique, mais des libertés matérielles et économiques. Notre Patrie donnera volontiers toutes ces libertés à ses voisins et à tous les Membres de la Société des Nations, quoiqu'elle soit le pays du monde dont les voisins ont le plus besoin du transit pour leurs marchandises d'importation et d'exportation,

tandis que nous-mêmes n'avons pas besoin d'eux, et quoique la Conférence de la Paix ne nous ait laissé aucun port qui relierait l'intérieur de notre pays avec la mer par un chemin de fer normal, à nous qui avons tant de ports naturels sur la mer !

Les avantages que, de cette façon, nous donnons à nos voisins et aux autres Membres de la Société des Nations sont incomparablement plus grands que ceux que nous en pourrions recevoir. Notre pays, situé entre le Danube, principale artère commerciale de l'Europe continentale, et la mer Adriatique, possède une des meilleures positions commerciales sur le globe. Une grande partie du commerce de la Tchéco-Slovaquie, de l'Autriche, de la Hongrie, de la Pologne, de la Roumanie et de la Bulgarie doit passer par notre territoire. L'exportation des grands États industriels pour lesdites régions doit passer aussi par notre territoire. Nous voulons espérer que tous ces avantages, que nous leur donnons sans contre-partie équivalente, ne nuiront pas à notre industrie naissante en favorisant une concurrence sans merci.

La Société des Nations ne devrait, en outre, pas oublier que notre pays a été de tous le plus éprouvé dans la guerre, et que nos voies de communications se trouvent dans un tel état que toutes les Conventions de cette Conférence seraient vaines en ce qui nous regarde, si ces voies n'étaient pas réparées et si ceux qui les ont détruites ou endommagées n'exécutaient pas les réparations sanctionnées par les Traités de Paix. Je déclare par conséquent que nous ne pourrions pas ratifier les Conventions de cette Conférence si les Traités de paix de Versailles, de Saint-Germain, de Neuilly et, en première ligne, celui de Trianon, ne sont pas ratifiés par tous les Membres signataires.

J'annonce des amendements dans ce sens aux divers projets de Convention qui nous sont soumis, et en particulier à celui relatif au transit, qui nous occupe en ce moment.

Sir Louis KERSHAW (Inde) (s'exprimant en anglais). — Il serait peut-être de quelque intérêt pour la Conférence d'entendre de brèves explications sur la façon dont le projet de Convention sur le transit est considéré dans un des pays de l'Asie.

Il me paraît d'autant plus désirable de donner cette explication que la Commission qui a élaboré ce projet de Convention ne comprenait pas de représentant de l'Inde et que, en conséquence, elle ne connaissait pas à fond les conditions particulières du transit dans ce pays.

Les plus importantes des routes où passe le transit dans les Indes joignent les ports de mer d'une part, avec un nombre très considérable de pays situés aux frontières terrestres, la Perse à l'ouest, l'Afghanistan, le Turkestan russe et chinois, Népaül, le Thibet, la Chine et le Siam d'autre part.

En tant que le projet de Convention influe sur ces courants de transit, je suis heureux de pouvoir dire que mon Gouvernement désire sincèrement faire jouer le principe de la liberté du transit. Je n'ai pas besoin de dire que cela faciliterait énormément le trafic international avec un grand nombre d'importants marchés d'Asie.

Il y a, cependant, une petite difficulté (relative aux Établissements français dans les Indes) qui s'oppose à l'acceptation complète du projet de Convention. Le commerce fait avec les Établissements français et portugais n'est pas de très grande importance, mais si les stipulations du projet de Convention étaient appliquées sans changement, il en résulterait de grosses difficultés administratives, non seulement pour le Gouvernement des Indes, mais encore pour les Gouvernements de France et de Portugal.

Je ne me propose pas de vous indiquer dès maintenant quelles sont ces difficultés, car j'espère être autorisé plus tard à présenter à la Conférence, après consultation avec les Délégations de France et de Portugal, un amendement destiné à tourner les difficultés.

Je crois que je puis aller jusqu'à dire qu'en principe les trois Délégations sont d'accord pour estimer qu'il est désirable d'exclure ces petits territoires de l'application de la Convention. La seule chose nécessaire est de trouver un texte pour trancher la question. J'ai toute confiance que nous trouverons quelque formule qui soit acceptable aux trois Gouvernements intéressés ainsi qu'aux colonies.

M. RESTREPO (Colombie). — Le représentant de Colombie a entendu ce matin, avec la plus grande attention, le savant exposé fait à cette tribune par l'éminent

professeur M. Alvarez, représentant le Chili, mais se référant à la politique de toute l'Amérique latine.

Le représentant de Colombie s'associe volontiers aux déclarations contenues dans ledit exposé, pour autant qu'elles expriment les aspirations les plus libérales de l'Amérique latine vers l'unification d'un système de communications et de transit affranchissant tous les hommes ainsi que tous leurs biens, tous les produits de leurs industries, tous les services d'entr'aide, tous les services administratifs de toutes entraves, charges et prohibitions qui les accablent aujourd'hui.

Mais cependant, le représentant de Colombie a le grand regret de ne pas pouvoir s'associer aux restrictions et différences tirées de la géographie qui sont contenues dans certaines parties dudit exposé. Dans cette matière de communications et de transit, la Colombie n'entend pas avoir deux politiques : l'une réglant ses affaires américaines et l'autre réglant ses affaires avec l'Europe, l'Asie et le reste du monde. Elle ira, quant au sujet en discussion, aussi loin que n'importe quel pays, restant par là fidèle aux plus chères traditions de son droit public, interne et externe, telles qu'elles ont été fondées par des documents d'une portée mondiale; *verbi gratia* la loi du 5 avril 1852, établissant la plus complète liberté de navigation pour tous les pavillons étrangers, dans tous les fleuves et rivières du pays, les concessions données par son Gouvernement aux différentes compagnies des États-Unis et de la France, pour la construction du canal de Panama, et son traité de 1846 avec les États-Unis d'Amérique, par lequel les douanes ont été supprimées dans l'Isthme de Panama pendant tout le temps que la Colombie a eu le contrôle matériel de ce territoire.

La Colombie, enfin, souhaite aujourd'hui que la Conférence arrive à des conclusions qui soient le plus large possible.

M. HANSEN (Suède). — Messieurs, en ma qualité de représentant d'un pays qui, grâce à sa situation géographique et à son étendue très considérable, est forcément appelé à jouer un grand rôle comme pays de transit, je me permets de présenter quelques observations générales au moment où la Conférence va examiner le projet de la Convention du Transit.

Permettez-moi tout d'abord de vous rappeler que la Suède, dont la longueur est de plus de 2.000 kilomètres, sépare, par sa situation géographique, de grandes parties de l'Europe occidentale et orientale. Mais loin d'être un obstacle qui empêche et entrave les communications, elle tient à les développer et à les faciliter. L'importance de notre pays au point de vue du transit était considérable depuis longtemps déjà, mais n'a fait qu'augmenter ces dernières années. Au fur et à mesure que les rapports commerciaux avec la Russie reprendront et que les nouveaux États baltiques développeront leurs forces économiques, il est à prévoir que cette importance ira en s'accroissant.

La Suède a mis beaucoup de soin à perfectionner ses moyens de locomotion, afin d'être à même de répondre aux exigences que l'évolution a suscitées. Elle s'efforce en ce moment de résoudre quelques problèmes d'une grande portée. Nous travaillons avec énergie à l'établissement, d'un côté, de lignes de trajet modernes et directes entre la Suède et l'Angleterre et, de l'autre, entre la Suède et les pays à l'est de la mer Baltique.

Par cette amélioration des moyens de transport de l'ouest à l'est et vice versa, nous espérons aussi parvenir à développer notre commerce et notre industrie et nouer des rapports encore plus intimes avec tout le monde civilisé.

Mais, Messieurs, ce n'est pas exclusivement de ce point de vue que la Suède porte un grand intérêt aux importantes questions dont la Conférence s'occupe à l'heure actuelle. La Suède possède à l'intérieur de ses frontières des ressources naturelles considérables, notamment en bois et en mines de fer. Il y a un intérêt qui est partagé par tous les pays qui n'en disposent pas eux-mêmes, à ce que les matériaux indispensables à leur industrie soient, par les voies les plus commodes, transportés à leur destination.

Nous sommes donc tout disposés à faciliter dans le sens le plus large la solution de l'important problème du libre transit.

Au cours du débat, je me permettrai de revenir sur les différents articles de la Convention en quelques observations spéciales et sans portée générale. Toutefois, j'ai trouvé

opportun d'indiquer dès à présent, par ces quelques paroles, que la Suède se rallie pleinement aux principes généreux et aux nouvelles idées auxquels la Convention du Transit veut donner une forme concrète.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Messieurs, je vous demande la permission d'examiner très brièvement devant vous la Convention dont l'adoption vous est proposée, en vous priant, dès l'abord, de ne pas vous hâter de tirer de conclusion de ce que je vais vous dire avant d'avoir entendu la fin de mes observations. Je crains en effet que vous ne m'accusiez d'être rétrograde alors que je veux examiner ce que nous sommes tous enchantés d'accepter, et c'est pour cela que je prends la liberté de vous demander de réserver votre jugement.

La première question qui se pose est celle de savoir quel est ce droit de transit, et d'où il vient. Nous allons examiner si vraiment ce droit est assez logique, assez naturel, assez efficace et assez légitime pour qu'une Assemblée comme celle-ci où tant de compétences se trouvent réunies soit unanime pour l'admettre. Encore une fois, « examiner » ne veut pas dire « combattre ». Attendons la fin pour juger.

Je constate tout d'abord que le droit de transit n'est pas le droit, prévu dans le Code civil en faveur de la propriété enclavée, de trouver une sortie. C'est le droit de couper, par le plus court, à travers toute propriété, en vue de diminuer son chemin au lieu de passer par la voie publique. Ce droit n'existe pas dans le droit privé. Que celui qui n'a pas de sortie sur la rue oblige ses voisins à lui en donner une, c'est si naturel que cela existe dans toutes les législations du monde, du moins dans toutes celles des peuples civilisés. Mais que quelqu'un ait le droit de passer à travers la propriété d'autrui parce que ce passage raccourcit son chemin et non parce qu'il n'a pas d'autre voie pour parvenir à son but, ceci n'existe pas dans le droit privé. Est-ce à dire que tout ce qui n'existe pas dans le droit privé ne doit pas exister dans le droit international? Certes, non. D'ailleurs, il sera à examiner si la mesure ne devrait pas être aussi introduite dans le droit privé.

Mais alors une autre question se pose. On dit toujours que l'intérêt individuel doit disparaître devant l'intérêt général. C'est une de ces phrases que l'on a tellement l'habitude de prononcer qu'on le fait sans en examiner le sens. Cependant, il y a beaucoup à dire sur ce point. En effet, il y a toujours une certaine contradiction entre l'intérêt individuel et l'intérêt général. Est-il vrai qu'il faille toujours sacrifier l'intérêt individuel? S'il en était ainsi, Trotsky et Lénine auraient raison, et la collectivité seule aurait tous les droits, l'individu n'en ayant aucun.

D'autre part, l'individualisme isolé, l'individualisme sauvage, l'égoïsme à outrance qui ne tient compte en aucune façon de l'intérêt général, l'égoïsme animal est évidemment tout aussi inadmissible que le communisme. Les deux extrêmes se touchent, comme cela arrive dans la plupart des problèmes. Mais alors, si vraiment l'intérêt individuel doit disparaître devant l'intérêt général, en allant jusqu'au communisme sauvage, l'individu disparaît complètement devant la collectivité. Il y a toute une gamme depuis le cas où on sacrifie l'intérêt individuel devant l'intérêt général jusqu'à celui où on sacrifie l'intérêt général à l'intérêt individuel, et c'est le doigté social de ceux qui nous gouvernent et qui font des lois qui met l'harmonie dans cette antinomie. Pourquoi? C'est l'égoïsme, source de conflits, source de malheurs, source de guerre, source de destruction. Oui certes, mais l'égoïsme est aussi source d'émulation, source de progrès, source de civilisation. Il faut reconnaître qu'il a son bon côté et je ne voudrais pas vivre dans un pays d'où l'égoïsme aurait complètement disparu, de même que je ne voudrais pas vivre dans un pays où il n'y aurait que de l'égoïsme.

Voilà pourquoi dans cette échelle qui va depuis l'égoïsme sauvage jusqu'au communisme sauvage, il y a lieu de tenir compte de combien de degrés l'on descend dans le sacrifice de l'intérêt individuel à l'intérêt général.

Où veux-je en arriver? Il y a sur le globe des pays qui depuis des siècles, ont eu leur liberté, le bien le plus précieux qu'un pays puisse avoir; ils se sont développés, ils ont lutté, ils ont souffert, ils se sont sacrifiés pour libérer les autres. Le pays que je représente est un de ceux qui viennent de se libérer : bien que ce fût déjà un royaume libre, il jouissait d'une liberté telle que j'aime mieux n'en pas parler. Nous sommes donc un pays neuf, un pays qui vient de respirer ce que nous appelons la liberté, et vous ne sauriez vous étonner si, après avoir été pendant des siècles abreuvé d'hypocrisie et

de fausseté, il accueille avec un peu de timidité, et peut-être avec un peu de frayeur, ce à quoi vous autres, grandes nations qui jouissez depuis longtemps de votre liberté, vous êtes si accoutumées que vous nous traiterez peut-être de rétrogrades et de sauvages si, nous, nous faisons un peu d'obstruction à ces grandes idées de liberté que nous sommes tout disposés à admettre, car nous sentons bien qu'elles représentent un véritable progrès. Bien que nous ayons fait, nous aussi, notre devoir et nos sacrifices, ces sacrifices auraient été certainement inutiles sans l'appoint et l'aide des grandes nations généreuses comme l'Angleterre, la France, l'Italie, les États-Unis d'Amérique, le Japon et tous les pays qui ont pris part à la grande guerre dont est sortie notre liberté.

Alors je me demande si ce droit est vraiment naturel, s'il est vraiment juste, s'il est un bien pour nous et pour tout le monde.

Et quand je dis : « Je me demande », je vous prie encore de considérer qu'il y a deux choses dans ce « je me demande ».

En effet, moi, j'ai puisé mes idées, j'ai fait mes études en France. Pour moi, c'est bien. Mais, que vont penser mes frères restés là-bas, ceux qui n'ont pas pu faire d'études; ceux qui, depuis quinze ans, sont abreuvés de mensonges? Il faudra me laisser la possibilité de les convaincre, ceux-là, de les convaincre que ce que je viens faire ici est bien, parce qu'ils ne sont pas si faciles que d'autres à amener à ces nouvelles idées de liberté; parce qu'il n'est pas facile de leur faire lâcher l'arme qu'ils tiennent dans la main et avec laquelle, farouchement, ils défendent les avantages qu'ils ont gagnés à force de sacrifices.

Ceci dit, Messieurs, je ne tiens pas à vous effrayer. Je vous déclare, au contraire, que le Gouvernement roumain est partisan de la liberté du transit. Je vous le déclare nettement, après ces paroles qui peut-être pouvaient être mal interprétées.

Mais qu'est le transit? C'est le droit de passer à travers un pays. Il faut qu'il y ait une égalité de traitement devant ce droit. Il ne faut pas que Paul soit traité autrement que Jean. Mais faut-il faire de cette question de transit une question de protectionnisme, de libre échangeisme? Voilà ce que je demande. Messieurs, vous pensez bien que je ne porterai pas devant vous les questions du protectionnisme et du libre échangeisme, car vous les connaissez. Il y a un fameux paradoxe qui dit : « On creuse un tunnel et on le bouche en mettant un gendarme devant. » Mais ce n'est qu'un paradoxe. Lorsqu'on fabrique un instrument, en lui donnant une certaine destination, il n'est pas dit qu'il doive servir dans tous les cas possibles et imaginables. Ainsi, un couteau est fait pour couper, mais il n'est pas fait pour couper des gorges. Un tunnel est creusé pour laisser passer des marchandises, cela ne veut pas dire qu'il doit laisser passer n'importe quelles marchandises et que son existence amène une liberté d'entrée, d'exportation ou d'importation. Mais tout de même, cette question du protectionnisme ou du libre échangeisme, nous avons à la traiter. Elle soulève un problème qui est effleuré dans la Convention sur les voies navigables, qui l'est moins dans la Convention sur les chemins de fer et qui n'est pas indiquée du tout dans celle du transit, et qu'il faudra éclaircir.

Faut-il qu'il y ait égalité de traitement entre le transit et l'importation? Faut-il qu'il y ait égalité de traitement entre le transit, les importations et les transports locaux? Faut-il qu'il y ait égalité de traitement entre le transit, les transports locaux et l'exportation? Tous ces problèmes sont bien différents.

Qu'est-ce que c'est que l'égalité de traitement dans le transit? Cela veut dire que le pays transitaire doit rester neutre dans la lutte engagée par les autres Puissances sur les marchés extérieurs.

Je vous avoue qu'en droit strict, je ne comprends pas. Pourquoi resterais-je neutre? A Constantinople, par exemple, quatre ou cinq pays se disputent la place. Si ces pays font transiter leurs marchandises à travers la Roumanie, en m'obligeant à rester neutre, il est clair que Paul est favorisé à la place de Jean.

On a dit : « Mais battez-vous, battez-vous loyalement avec vos armes! Pourquoi usez-vous de votre position géographique? »

Qu'est-ce donc que le patrimoine de quelqu'un? Tout ce que la nature lui a laissé et tout ce qu'il s'est fait lui-même. Qu'est-ce que le patrimoine d'un pays? Tout ce que la nature lui a donné et tout ce que son industrie a pu faire.

Est-ce que la position géographique, est-ce que le climat, est-ce que le sol, les mines, tout cela ne constitue le bien de chaque peuple? Nous voyons les peuples qui ont du charbon chez eux, nous les voyons se chauffer avec ce charbon, alors que les autres

n'ont rien. Notre sœur, l'Italie, a un ciel merveilleux. Je ne veux pas le lui voler. Seulement, je voudrais avoir un ciel aussi beau dans mon pays. Pourquoi l'Italie a-t-elle des oranges que ne peut pas produire la Roumanie?

Je ne m'étends pas. J'ai déjà assez abusé de votre temps. J'en voulais arriver à ceci : Pourquoi la position géographique ne constituerait-elle pas pour un pays une arme dans la lutte économique, tout aussi bien que ses conditions climatiques, ou orographiques, comme aussi ses richesses minières; enfin, de tout ce que Dieu lui a donné? Pourquoi demande-t-on plus pour un terrain situé place de l'Opéra que pour un autre terrain placé à Asnières? C'est que le premier bénéficie de sa situation géographique. Le principe est le même.

Nous sommes convenus de faire des sacrifices, voulant atteindre le but très haut et très noble que nous nous sommes donné. Je vous ai dit tout à l'heure que mon pays était partisan de la liberté du transit. Mais il n'en est plus de même quand il s'agit de questions qui intéressent le pays lui-même. Il y a lieu d'échanger de Puissance à Puissance les bons procédés. Donnant, donnant. J'aurai à m'entendre avec une Puissance à qui j'aurai donné des avantages.

Mais la question de transit, en ce qui concerne la Roumanie, peut très bien intéresser certains pays et n'en pas intéresser d'autres. En effet, en quoi voulez-vous que la question en Roumanie puisse intéresser le Japon, par exemple?

En un mot, le transit est une arme de lutte économique : c'est l'arme du protectionnisme.

Je ne veux pas discuter ici cette question qui nous entrainerait certainement trop loin. Il ne s'agit donc pas de savoir si, à l'avenir, la Roumanie sera protectionniste ou libre-échangiste. Je sais bien que des pays, comme la Grande-Bretagne, ont été libre-échangistes, ce qui ne les a pas empêchés d'arriver au degré de prospérité auquel nous les voyons aujourd'hui; mais je n'oublie pas que la France fut plus souvent protectionniste, ce qui ne l'empêcha pas non plus de prospérer.

La Roumanie commence à entrer dans la lutte. Elle a, en face d'elle, des pays qui sont constitués depuis des siècles. Il ne lui est pas possible de prendre parti dès aujourd'hui. Ce pays vous demande de lui laisser un moment de répit, de comprendre sa nouvelle position, de comprendre si vraiment ce qu'il gagne en intérêt général vaut ce qu'il perd en intérêts individuels.

Et, Messieurs, si je dis cela pour l'égalité de traitement entre le transit, l'importation et l'exportation, je le dis, à plus forte raison, pour l'importation, l'exportation, le transit et les transports intérieurs.

La Roumanie ne pourrait admettre l'égalité de traitement entre les transports intérieurs et les transports d'importation et d'exportation. Voici pourquoi, Messieurs, je ne porterai pas devant vous le problème si compliqué de l'exploitation des chemins de fer par l'État ou par des compagnies privées. Les deux systèmes ont leurs partisans. Il faut dire que depuis longtemps, dans notre pays, les compagnies de chemins de fer sont exploitées par l'État. Mais vous savez que dans un pays nouveau comme le nôtre les Gouvernements ont moins d'autorité morale au regard des électeurs. Il est difficile de lutter contre ceux qui veulent toujours pêcher en eau trouble. Il est certain que l'exploitation par l'État est mieux assurée dans les pays où le Gouvernement est fort. Cependant, encore une fois, nous avons adopté l'exploitation par l'État et nous y tenons mordicus. Pourquoi? C'est précisément pour pouvoir faire servir cette arme économique au développement de notre pays. L'État fait donc des sacrifices considérables et établit souvent ses tarifs sur d'autres bases que le prix de revient des transports.

Il ne faut pas oublier, Messieurs, qu'en Roumanie l'esprit d'entreprise, d'initiative individuelle était absolument nul il y a cinquante ou soixante ans. Depuis, le corps des ingénieurs, les grandes entreprises ont fait des progrès considérables. En 1865, il n'y avait que deux ingénieurs en Roumanie. Vous comprenez, dans ces conditions, que notre pays ne puisse lutter avec les entreprises qui existent en Angleterre ou dans d'autres pays. Dans cette situation, il serait absolument impossible à l'État d'admettre les tarifs intérieurs pour les transports en transit et pour les transports à l'importation ou à l'exportation.

Mais il y a encore une réserve à faire pour ce qui concerne l'égalité de traitement accordée au transit.

Encore une fois j'y reviens, je vous prie de croire que les réserves que j'expose

ne dissimulent rien et qu'elles sont absolument sincères. J'y insiste parce que la vérité est que j'expose devant vous tous les scrupules qu'a la Roumanie de signer une convention quelconque, précisément parce qu'elle a l'intention de se tenir à ce qu'elle aura signé; au lieu que vous pourriez croire, tout au contraire, qu'elle commence à chercher des difficultés pour éviter d'adhérer. C'est précisément le souci que nous avons de respecter religieusement la Convention une fois donnée notre signature, qui nous amène aujourd'hui à faire certaines réserves parce que nous savons que nous serons contraints de les faire.

Ces réserves concernent le cas de l'insuffisance des moyens de transport. Un article de la Convention porte qu'il sera tenu compte aux pays dévastés par la guerre de l'état des voies, ainsi que de l'état économique du pays résultant de la guerre. A ce propos, quand nous en serons à ces articles, je vous demanderai de modifier un peu cette disposition en l'élargissant. Il ne faut pas tenir compte seulement de l'état des moyens de transport dû aux dévastations de la guerre : à chaque instant il faut tenir compte du débit de ces moyens de transport à travers le pays et ne pas exiger que ce pays néglige ses propres intérêts pour laisser passer le transit. Si un pays offre les moyens de transport qu'il a, avec la meilleure volonté du monde, je ne crois pas humainement possible de demander à ce pays qu'il donne la priorité aux transports en transit sur ses transports intérieurs.

Il est prévu dans la Convention, en effet, qu'il n'y aura pas de priorité à donner. Mais je vous demanderai l'inverse : c'est de faire donner la priorité aux transports intérieurs, le cas échéant, par rapport aux transports en transit.

Ceci est tout particulièrement nécessaire en Roumanie, en ce qui concerne les transports par chemins de fer — je parle de ceux-ci parce c'est eux qui sont intéressés dans la question. Sur les canaux et les rivières, chacun a ses moyens de transport. Sur le Danube, ceux qui ont des chalands passeront, les autres ne passeront pas. Mais sur les chemins de fer, il n'en est pas de même. La Roumanie, aujourd'hui, est un pays agricole. Son exportation se fait par les bouches du Danube et par le port de mer de Constantza. La production des céréales n'est évidemment pas continue pendant l'année, mais la récolte se fait à un moment donné avec de très courts intervalles de temps sur tout le territoire. Et il y a immédiatement un afflux tellement considérable de céréales pour l'exportation que tout est bouleversé dans le pays. A ce moment, toutes les lignes sont au maximum de débit, tous les moyens de transport, tous les wagons sont employés à la limite de capacité. Je crois, pour ma part, qu'on ne pourrait pas demander à ce pays de sacrifier ses transports à ce moment pour maintenir le droit du transit.

Vous me direz, sans doute, qu'il n'est pas possible que, pendant plusieurs mois de l'année, la Roumanie ferme le transit, que des maisons d'exportation qui ont des relations continues avec l'Orient puissent interrompre pendant des mois leur transit à travers la Roumanie, parce que la Roumanie aurait ses céréales à transporter. Certes, ce n'est pas à ce point de vue que je l'entends : il s'agit d'une limitation et non d'une suppression complète du transit. Si fort que les voies roumaines soient encombrées par le transport des céréales à ce moment, il faudra néanmoins permettre le transit dans une certaine limite. Mais naturellement cette limite se ressentira de l'insuffisance des moyens de transport.

Il s'ensuit donc, pour me résumer, que dans l'esprit du Gouvernement roumain le droit de transit, qui est une concession faite à l'intérêt général aux dépens de l'intérêt individuel, ne doit pas aller au delà de ce qu'il est intéressant de sauvegarder, et ne doit pas emporter l'introduction du libre-échange en Roumanie, en mêlant le marché roumain aux luttes sur des marchés internationaux à travers la Roumanie.

Pour terminer, je me permettrai d'appeler votre attention sur un point qui ne concerne pas seulement la Roumanie, mais qui concerne le monde entier; qui a fait l'objet d'une autre Conférence que la nôtre, mais qui est certainement lié à la question des communications dont nous nous occupons. Il faut tout de même en dire un mot ici.

Ce qu'on appelle en économie politique la circulation des marchandises se compose de deux opérations. La marchandise circule en changeant de place sans changer de propriétaire, ou elle circule en changeant de propriétaire sans changer de place; ou les deux à la fois. Il est certain qu'une marchandise ne peut pas être transportée d'une place à une autre et à une très grande distance en restant toujours au même proprié-

taire; il est certain qu'une marchandise ne peut pas changer indéfiniment de propriétaire en restant sur place. Par conséquent, en fait, les deux opérations ne sont pas rigoureusement parallèles; il n'est pas nécessaire que chaque fois qu'une marchandise arrive dans une gare, elle change de propriétaire. Néanmoins, la circulation matérielle — je l'appellerai ainsi par opposition avec la circulation juridique — ne pourra pas se faire si celle-ci ne se fait pas.

Nous préparons des instruments pour échanger des marchandises d'un endroit à un autre, nous étudions la reconstruction des voies ferrées, des droits de transit, nous nous occupons de la manière dont nous ferons circuler les marchandises d'un endroit à l'autre. Il y a ici une cause d'obstruction : ce sont les obstacles qui empêcheront de faire passer les marchandises d'un propriétaire à l'autre. Car si nous voulons prendre des mesures efficaces pour que les marchandises puissent circuler d'un bout du monde à l'autre, il faudrait aussi que nous ayons l'instrument qui permettrait aux marchandises de changer de propriétaire d'un bout du monde à l'autre : je veux dire une monnaie internationale unique sur tout le globe.

Je parlais tout à l'heure de l'inconséquence qui consiste à creuser des tunnels et à en faire interdire l'entrée par des gendarmes. Cette critique pourrait s'appliquer aux mesures qui ont pour effet de créer du transit et de l'obstruer avec du papier-monnaie. Aujourd'hui, à toutes les frontières, les gendarmes vont chercher la monnaie dans toutes vos poches. Or, la circulation des marchandises ne se fera jamais si on ne paie pas ces marchandises. On vous interdit même d'avoir des chèques. Il est curieux de voir qu'à l'heure où nous faisons ici des conventions pour faciliter la circulation des marchandises, des empêchements terribles sont créés au même moment par les obstacles artificiels qui empêchent la contre-valeur des marchandises de passer d'un pays à l'autre, par l'institution de ce change sauvage qui existe aujourd'hui.

La question ne nous regarde pas. Elle a fait l'objet d'une autre Conférence qui s'est tenue à Bruxelles et qui, entre nous soit dit, n'a pas abouti à grand'chose. Mais n'empêche que ce que nous cherchons ici, et ce que ces Messieurs cherchaient là-bas, sont deux choses tellement liées, que, si la première question n'est pas réglée, nos conventions ne serviront à rien, parce que nos locomotives ne pourront pas franchir la frontière, et cela à cause d'un morceau de papier qui est le billet de banque non convertible.

Pour terminer, je ne ferai que mentionner la question des voies d'eau internationales. Il y a des commissions spéciales qui s'en occupent, qui s'occupent du Danube et du Rhin.

Il y aurait aussi quelque chose à dire sur un autre transit dont il n'est fait mention nulle part, parce que tout le monde s'imagine que c'est inutile. J'en parlerai tout de même : c'est le transit sur les mers libres.

Sans doute, il n'est pas nécessaire de faire des conventions pour reconnaître que tout le monde a le droit de passer sur les mers libres. Mais laissez-moi vous dire cependant, à cette occasion, que nous, Roumains, nous espérons que nous aurons le passage dans les Dardanelles sinon plus libre, du moins aussi libre que le passage que nous offrons nous-mêmes à travers notre propre pays, et que nous espérons obtenir, par réciprocité, ce droit de passer dans les mers libres plus facilement que d'autres passent dans notre propre pays.

Sous ces réserves, le Gouvernement roumain est prêt à autoriser le transit libre dans ces conditions. Il ira plus loin à l'avenir sans doute, quand il aura fait une plus longue expérience et que son peuple aura vu qu'il n'en est plus de même que dans le passé et qu'il ne s'agit plus de tromperie. Car, permettez-moi de le dire, le Gouvernement sait bien qu'il ne s'agit pas de tromperie, mais c'est le peuple roumain qui est le plus difficile à convaincre. Le peuple roumain n'est pas comme nous, qui avons étudié l'histoire, qui savons que la parole de l'Angleterre n'est pas la parole de la Turquie et que nous, qui avons été trompés par les tsars, nous ne serons pas trompés par la République Française. Nous nous rendons bien compte de cela et c'est pour cette raison que nous nous rendons ici en toute liberté et que nous sommes disposés à aller plus loin. Mais il faut craindre que ce peuple, qui a tant besoin de sa liberté, ne sache pas faire cette différence. Le jour où il se rendra compte qu'aujourd'hui ceux qui dominent le monde ne sont plus disposés à tromper les peuples, la confiance qu'il vous donnera sera autrement franche et sincère que celle qu'il pourrait vous donner aujourd'hui

si vous vouliez le contraindre à une adhésion qu'il ne pourrait pas donner de son plein gré.

M. Germain ALBAT (Lettonie). — Monsieur le Président, Messieurs, le pays que j'ai l'honneur de représenter, la Lettonie, est un pays de transit par excellence. Une grande partie des marchandises et des voyageurs allant de l'Europe occidentale à l'Europe orientale passera par notre pays, c'est-à-dire par nos ports et par nos chemins de fer.

Il est évident que les questions de transit ont la plus grande importance pour l'avenir de notre pays.

Le Gouvernement de Lettonie accepte le principe de la liberté du transit et je suis autorisé, en son nom, à signer la Convention sur la Liberté du Transit qui est présentée à la Conférence. Je dois cependant insister sur quelques questions de principe. Il s'agit d'abord du contrôle du transit. Le projet de la Commission d'Étude prévoit des restrictions légitimes : les droits de la police générale, les soucis de la défense nationale, les nécessités de la protection de la santé publique ou de la surveillance douanière.

La situation de notre pays est telle qu'il est absolument nécessaire de contrôler le transit, de le contrôler très strictement, surtout en ce moment, et particulièrement sur la frontière orientale de notre pays. Les raisons de ce contrôle sont connues et je n'ai pas besoin de les répéter.

Je me permets enfin d'attirer l'attention de l'Assemblée sur l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations, qui prévoit des facilités spéciales pour les régions dévastées pendant la guerre, ce qui est le cas de la Lettonie.

M. REINHARDT (Autriche). — Monsieur le Président, Messieurs, un coup d'œil sur la carte suffit pour reconnaître de suite le caractère des communications de l'Autriche, pays de transit par excellence.

C'est dire que la liberté de transit est nécessairement de la première importance pour ce pays, tant au point de vue international qu'au point de vue national.

La jeune République d'Autriche ayant adopté sous tous les rapports le principe de la plus grande liberté, accueille avec un sentiment de vive satisfaction la Convention en question destinée à garantir et à maintenir la liberté du transit. Mais de telles conventions ne seraient qu'une feuille de papier si leurs principes restaient une pure doctrine, si la théorie n'était pas suivie de la pratique.

Pour atteindre ce but, Messieurs, la bonne volonté des pays, qui ne manquera sûrement pas, ne suffit pas quand les conditions techniques indispensables à l'exercice du trafic font défaut.

Ces difficultés, dues au manque de charbon, de matériel ou à d'autres circonstances, pourraient se présenter dans bien des pays et se sont présentées malheureusement déjà trop souvent. Un moyen efficace pour éviter ou, du moins, diminuer ces difficultés parfois unilatérales, serait la collaboration entre les pays intéressés en vue de s'entendre et de s'entr'aider pour garantir réciproquement l'exécution des transports.

Ne serait-il pas désirable, Messieurs, de prendre en considération ces faits dans le texte même de la Convention ?

Si vous partagez mon opinion, je me permettrai de revenir sur ce point au moment opportun.

M. Rolf THESLEFF (Finlande). — Monsieur le Président, Messieurs, j'ai demandé la parole pour exprimer en peu de mots l'intérêt que ma patrie, la Finlande, porte à la question du transit.

Je tiens d'abord à vous dire très franchement que, dans les circonstances actuelles, cette question est pour nous d'un intérêt minime, car le marché de la Russie n'a actuellement, on peut le dire, que très peu d'importance ; mais il ne peut en être toujours ainsi et dans quelque temps, nécessairement, le marché de la Russie s'ouvrira au monde. A ce moment, la Finlande aura une grande importance comme pays de transit. Le golfe de Finlande est bloqué par les glaces l'hiver et, par conséquent, il est impossible d'arriver à Pétrograd avec des bateaux à vapeur. Pendant plusieurs mois de l'année, il faut employer d'autres voies et c'est à cette époque qu'une très grande

partie des marchandises seront envoyées par la Finlande, car nous avons deux ports qui, avec l'aide des brise-glaces, sont accessibles toute l'année; en outre, nos voies ferrées ont la même largeur que celles de la Russie, les transports seront donc aisés et peu coûteux. J'ajoute que, pour faciliter le transit, on a projeté la construction de deux ports libres et le développement de nos voies ferrées.

C'est vous dire que la Finlande est très intéressée à ce que la question du transit soit clairement résolue.

M. HOLCK-COLDING (Danemark). — Comme représentant du Danemark, je me permets de dire que c'est avec une vive joie que mon pays voit que les principes fixés par le projet de la Convention de la Liberté du Transit seront appliqués à l'avenir par la Société des Nations. Le Danemark a toujours vivement senti le devoir de maintenir et de développer ces principes.

Par le grand nombre de ses lignes de chemins de fer et par ses lignes de ferry-boats qui constituent une partie spéciale du réseau ferré, et en raison de sa situation géographique, le Danemark a, depuis plus de quarante ans, fait un grand transit et il continue de le faire. Notre marine marchande qui fut, pendant des siècles, d'une si grande importance, possède toujours un développement intense et, elle aussi, constitue un facteur considérable de notre transit. On peut aussi rappeler le grand nombre de ports qui sont accessibles même en hiver.

En conséquence de notre expérience du passé, c'est avec un intérêt très vif que nous avons étudié le projet de Convention, et nous pourrions nous rallier à ses principes.

Je profite de l'occasion pour m'associer aux paroles de M. Lankas qui a rappelé ce matin aux délégués que les projets que nous avons devant nous sont le résultat des longues et mûres délibérations de la Commission d'Étude qui comptait parmi ses membres des personnalités distinguées et célèbres. La Commission a eu, pour prendre toutes ses décisions, des motifs évidemment valables et très forts. Il me semble nécessaire d'avoir des motifs encore plus valables et plus forts pour faire, dans ces projets, des changements qui toucheraient les principes adoptés par la Commission d'Étude.

M. Charles-Robert PUSTA (Esthonie). — Messieurs, à l'appel fait aux pays adhérents aux principes de la liberté du transit, je crois devoir vous répondre : présent. Il m'est d'autant plus facile de m'associer aux paroles prononcées déjà par mes collègues, les représentants de la Finlande et de la Lettonie, que mon pays est appelé, par sa situation géographique, à servir, non pas de cadenas, mais d'intermédiaire au commerce de la Russie avec l'Occident, et qu'il a tenu à insérer dans son Traité de Paix avec la Russie cette liberté du transit qu'il entend conserver et étendre dans ses relations futures avec ce pays, sous quelque régime qu'il soit placé. C'est dans ce sens que le Traité est rédigé. La Convention que nous allons étudier n'apporte donc pas d'élément nouveau à nos relations avec les autres pays. L'Esthonie est ouverte aux pays d'Occident, ainsi qu'à la Russie, dans ses relations commerciales. L'Esthonie, qui se trouve placée sur le golfe de Finlande, peut se servir de ses excellents ports qui, je le suppose, sont connus de tout le monde, et l'importance qu'elle prendra dans l'avenir, quand ses relations avec la Russie seront de nouveau normales, est facile à prévoir. Je m'associe donc de tout cœur à ce que viennent de dire mes collègues de Finlande et de Lettonie et déclare que l'Esthonie est venue ici pour signer la Convention relative au transit.

M. Lubin BOCHKOFF (Bulgarie). — Monsieur le Président, Messieurs, nous allons discuter maintenant la Convention qui sert de base à toutes les autres Conventions à l'ordre du jour de la haute Conférence. La grande importance de la Convention sur la Liberté du Transit est bien appréciée par mon Gouvernement qui, en désirant vivement qu'une telle Convention devienne une loi internationale, me charge de vous déclarer que le projet de Convention qui nous est présenté dans le *Livre Vert* est accepté en principe par la Bulgarie.

Je dois vous exprimer aussi l'espérance que la haute Conférence ne terminera pas ses travaux sans avoir donné une vie réelle à une Convention signée par tous les délè-

gués assistant à cette Conférence, Convention prête à être ratifiée par les Gouvernements respectifs.

Quant à la Bulgarie, je déclare avoir le droit de signer toutes Conventions qui figurent à l'ordre du jour de la haute Conférence.

LE PRÉSIDENT. — Je remercie les orateurs qui ont exposé les points de vue de chacune des délégations dans la discussion générale et dont les lumières éclaireront certainement beaucoup la suite de nos débats.

La discussion générale est close.

La séance est levée à 19^h 25.

DEUXIÈME PARTIE

DISCUSSION A LA COMMISSION PLÉNIÈRE

(PRÉSIDÉE PAR M. LE JONKHEER LOUDON)

DU

PROJET DE CONVENTION

SUR LA

LIBERTÉ DU TRANSIT

I^{re} SÉANCE DE LA COMMISSION PLÉNIÈRE

(Mardi 15 mars 1921, 11 heures.)

ALLOCUTION DU PRÉSIDENT — DISCUSSION DE L'ARTICLE 1 NOMINATION D'UN RAPPORTEUR SUR LA QUESTION DU TRANSIT

La séance est ouverte sous la Présidence de M. le Jonkheer Loudon, Vice-Président de la Conférence.

ALLOCUTION DE M. LE JONKHEER LOUDON, PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, permettez-moi de vous dire, avant de nous mettre à l'œuvre, combien j'apprécie hautement l'honneur d'être appelé à diriger vos débats. Je suis redevable de cet honneur au Conseil de la Société des Nations. Je l'en remercie. Je l'en remercie d'autant plus que, tout en étant quelque peu internationalisé par mes fonctions de vice-président, je suis tout de même très bon patriote; et je suis très heureux, je suis flatté que mon pays — un pays de transit par excellence — soit représenté en ma personne pour diriger vos travaux, en particulier pour les séances qui ont trait au transit.

Messieurs, nous avons déjà longuement débattu à Paris les questions qui vont nous occuper, dans les séances nombreuses que nous avons tenues aux Travaux publics et qui furent consacrées à l'étude préparatoire de toutes les Conventions qui nous sont soumises. Je crois que je puis dire que la voix, le geste, l'esprit de plusieurs des délégués ici présents, me sont extrêmement familiers. Je puis dire aussi qu'à Paris l'esprit a été excellent; malgré toutes les divergences de vues nous avons réussi à nous entendre. Il y avait là un esprit de conciliation. Eh bien! Messieurs, je vais vous demander de donner à nos débats cette même empreinte de conciliation. Oh! je suis le premier à faire la part de l'égoïsme national. C'est une chose naturelle, c'est une chose salubre. Mais n'oublions pas que nous sommes appelés ici à faire quelques petits sacrifices sur ce point: nous devons toujours avoir en vue le bien commun. Mélons un peu d'idéalisme à nos débats, car rien de grand, rien de durable, ne peut être établi sur terre sans idéalisme. J'en appelle tout particulièrement à vous pour m'aider dans ce travail, et je ne doute pas que nous réussirons sous peu à mener à bonne fin nos délibérations. Ce qu'il faut avant tout, Messieurs, pour y parvenir (et je l'ai souvent répété à Paris), c'est de la concision, de la brièveté. Je dois être le premier à vous en donner l'exemple. C'est pour cela que je ne dirai pas un mot de plus, mais à l'œuvre!

Messieurs, j'aurais voulu vous proposer de commencer par le commencement, c'est-à-dire de discuter immédiatement le préambule. Malheureusement, tous les amendements à ce préambule n'ont pas encore été distribués. Je regrette même de devoir dire que plusieurs n'ont pas été présentés au Bureau. Et, à ce sujet, j'ajoute qu'il faudra absolument, à l'avenir, que les amendements soient remis au Bureau au moins vingt-quatre heures avant la séance. J'espère que vous serez tous d'accord sur ce point.

Comme nous n'avons pas le texte de tous les amendements au préambule, je vous propose de passer à la discussion de l'article 1.

M. TSANG-OU (Chine). — Messieurs, beaucoup de délégations présentent des modifications, des amendements à chaque article. Or, la Délégation chinoise est obligée

de s'en tenir aux instructions précises qu'elle a reçues en partant de Pékin. Ces instructions lui ont été données après la réception du projet de Convention au Gouvernement chinois par une lettre du 20 septembre. Il n'est pas possible à la Délégation chinoise de transmettre par télégramme à son Gouvernement les modifications proposées aux articles. Je voulais simplement demander à la Conférence si l'acceptation d'un délégué devait être considérée comme liée ou non à la ratification.

LE PRÉSIDENT. — Non, vous pouvez toujours adopter sous réserve, quitte à lever plus tard cette réserve.

M. TSANG-OU (Chine). — Dans ce cas, voulez-vous me permettre d'exposer à l'Assemblée une courte déclaration à ce sujet ?

L'acceptation par les délégués des Conventions arrêtées à la Conférence générale ne doit pas être considérée comme obligeant les Puissances représentées à une ratification, et il est bien entendu que le droit de chaque Gouvernement à cet égard est entièrement réservé.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 1

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, je lis l'article 1 :

ART. 1. — *Détail de la Liberté du Transit.* — Seront considérés comme en transit à travers les territoires placés sous la souveraineté ou l'autorité de l'une quelconque des Hautes Parties Contractantes, les personnes, marchandises, envois postaux, navires, bateaux, voitures, wagons, ou autres moyens 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 ou changement de moyen de transport, n'est que la fraction d'un trajet total, commencé et devant être terminé en dehors des frontières de ladite Partie Contractante transitaire.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — C'est, je crois, le moment pour moi de placer un amendement tendant à substituer aux mots *Hautes Parties Contractantes*, chaque fois qu'on les rencontrera dans les Conventions, les mots *États participants*. C'est tout simplement une question de rédaction, mais je dois expliquer à la Conférence la raison de ce changement : La Société des Nations comprend un certain nombre de Membres qui sont des *Dominions* et non pas des *États souverains*. Par conséquent, ces Membres ne peuvent être appelés en langage diplomatique *Hautes Parties Contractantes*. Nous proposons donc les mots *États participants*, mais, à ce propos, je désire spécifier, et ceci s'applique également à tous les amendements de rédaction présentés par la Délégation britannique, que mon intervention se bornera à donner de brèves explications et à suggérer qu'ils soient renvoyés au Comité de rédaction seul compétent.

LE PRÉSIDENT. — Je prie M. le Délégué britannique de vouloir bien lire ces amendements.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je propose que l'on donne une définition exacte des mots : *transit par voie ferrée ou par voie d'eau*. Nous avons proposé la définition suivante : *L'emploi dans cette Convention du terme « transit par voie ferrée ou par voie d'eau » désignera exclusivement le transit ou par voie ferrée ou par voie d'eau, ou de ces deux façons, mais en exceptant le transbordement opéré par les méthodes ordinaires.*

Je n'aime guère cette rédaction et je ne doute pas que, le cas échéant, elle ne puisse être améliorée par le Comité de rédaction ; mais je désire expliquer le sens exact des derniers mots : Il arrive que certains transports en transit s'effectuent partie par voie ferrée et partie par voie d'eau, et qu'il n'y ait qu'une petite distance entre la tête de ligne et le port, rendant nécessaire un transbordement intermédiaire par d'autres moyens.

Nous désirons que cette solution de continuité dans le transit par voie ferrée et par voie d'eau ne détruise pas le caractère de ce trafic en tant que trafic en transit. C'est

notre seul but. On trouvera sans aucun doute des mots plus justes pour exprimer mon idée.

M. SERRUYS (France). — La rédaction du texte ne rend pas exactement la pensée de l'amendement britannique.

Il y a une première différence dans ces termes : *désignera exclusivement le transit...* Le texte anglais dit : *..... le transit qui se produit exclusivement par fer ou par eau.*

D'autre part, le mot *transbordement* ne correspond pas du tout à l'idée exprimée par notre collègue britannique. Ce mot, ici, pourrait créer en français une confusion. Le *transbordement* c'est l'opération par laquelle on passe immédiatement d'un bateau, par exemple, sur un wagon. Ici, il s'agit d'une *interruption*.

Je demande donc que le texte proposé fasse l'objet d'une nouvelle rédaction.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Comme je l'ai dit, je n'aime pas cette rédaction, mais cependant il nous faut bien insérer quelque chose.

M. BONNET (France). — La Délégation française propose de supprimer, partout où ils figurent dans la Convention sur le transit, les mots *envois postaux*.

En effet, il y a trois mois à peine, en novembre et décembre 1920, s'est réunie à Madrid la Conférence de l'Union postale universelle, groupant quatre-vingt-deux offices postaux représentant soixante-dix États. Cette Conférence, à laquelle j'ai eu l'honneur d'être le Délégué de la France, a élaboré un certain nombre de conventions qui établissent d'une manière définitive le régime du transit.

Les conventions adoptées à Madrid proclament tout à la fois la liberté du transit des envois postaux (lettres, colis, paquets postaux) et en établissent d'une manière précise les tarifs et même les modes de rémunération.

☞ Certes, il n'est pas impossible qu'un jour la Société des Nations soit appelée à s'occuper des questions postales qui sont d'ordre essentiellement international. Mais, pour le moment, et alors que l'Union postale universelle vient à peine de se séparer après avoir élaboré une œuvre considérable, il paraît inutile et peut-être même dangereux de revenir sur cette matière.

C'est inutile si le texte de Barcelone se contente de reproduire celui qui a été adopté à Madrid. Ce serait dangereux si, au contraire, les deux textes n'étaient pas identiques, car il pourrait en résulter des divergences graves d'interprétation et de nombreuses difficultés pour l'avenir.

Dans ces conditions, conformément aux vœux exprimés d'ailleurs par les Délégations britannique et italienne, la Délégation française vous propose la suppression des mots *envois postaux* partout où ils figurent dans la Convention sur le Transit.

M. BIGNAMI (Italie). — La Délégation italienne a présenté un amendement précisément dans le même sens que celui qui vient d'être exposé par la Délégation française. Elle acceptera bien volontiers de voter l'amendement de la Délégation française qui est, au fond, le même que le sien.

M. VALLOTTON (Suisse). — Je crois qu'il y a ici une légère équivoque à dissiper. Nous sommes tous d'accord sur la pensée que vient d'exprimer le Délégué français. Mais, si je comprends bien, les fonctionnaires postaux qui ont pris part à la Conférence de Madrid se sont occupés de leurs services. Ici, il ne s'agit pas tout à fait de la même chose : il s'agit de la question de savoir si les envois postaux jouiront, comme d'autres transports, des garanties juridiques que donne la présente Convention.

Tout au moins faudrait-il qu'il n'y ait pas de malentendu touchant l'esprit dans lequel on supprimerait les mots *envois postaux*. Il ne faudrait pas que l'on pût croire que par là nous avons voulu exclure les envois postaux des garanties juridiques qui sont données sur les chemins de fer et sur d'autres voies de transport. C'est en ce sens que je m'adresse à la Délégation française en la priant de bien vouloir dissiper toute équivoque.

M. BONNET (France). — Il m'est bien facile de répondre à la question posée par la Délégation suisse. J'ai en effet participé moi-même aux travaux de la Conférence de Madrid. La Convention postale qui a été signée par les représentants de soixante-dix États groupant quatre-vingt-deux offices postaux, a prévu dans son article 4 que les envois postaux circuleraient en libre transit. D'autre part, elle a prévu que pour ce transit il y aurait une rémunération et elle a fixé des tarifs.

Ceci par conséquent répond tout à fait à la question posée par M. Vallotton : en omettant les envois postaux dans la Convention qui nous est soumise, nous ne les soustrayons en aucune manière au principe de la liberté du transit, puisque ce principe a été affirmé dans une autre convention qui date à peine de deux mois.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Je demande la permission de dire deux mots qui rappelleront les raisons pour lesquelles la majorité de la Commission d'Étude a résolu de conserver les mots *envois postaux*.

La première raison est que ces mots figurent dans tous les traités de paix qui traitent de la liberté du transit. Or, il n'est pas douteux que tôt ou tard les dispositions de notre Convention générale sur la Liberté du Transit sont destinées à remplacer certaines clauses des traités de paix. C'est pour cette raison qu'il nous a paru indispensable et tout à fait inoffensif, mais non pas superflu, de conserver dans notre rédaction les mots *envois postaux*.

Il y a une seconde raison : c'est qu'il ne faut tout de même pas confondre la liberté du transit postal avec la liberté du transit telle qu'elle est conçue dans notre Convention. Les conventions postales touchent une autre matière que la nôtre et sont d'une autre compétence. Il y est admis que naturellement les envois dont le transport est assuré par l'administration postale jouiront de la liberté de transit. Mais ici il s'agit d'autre chose. Il doit être entendu que les pays intéressés faciliteront les transports postaux, que par exemple les administrations de chemins de fer ne créeront pas de difficultés à l'administration postale pour les envois postaux.

Je crois donc qu'il y a là des points de vue un peu différents et c'est pour ces deux raisons que je me permets d'insister pour le maintien des mots *envois postaux* dans notre projet de Convention.

M. HOLCK-COLDING (Danemark). — La Délégation danoise ne peut pas se rallier à la proposition de la Délégation française, tendant à supprimer les mots *envois postaux*. Nous partageons l'avis exprimé par la Commission provisoire dans le *Livre Vert*. Nous estimons, d'une part, que le texte de la Convention générale existant à côté des textes des conventions postales ne peut créer aucune difficulté, et que, d'autre part, la présente Convention, étant une convention générale concernant le transit par voie ferrée et le transit par eau, devrait être appliquée dans tous les domaines, pour toutes les catégories de transports. Cette Convention sur la Liberté du Transit doit former une base pour toutes autres conventions concernant les communications. Il me semble opportun d'avoir, en cas de difficulté, la possibilité de recourir aux stipulations de cette convention.

J'ajoute que les mots contenus dans l'amendement britannique : *transbordement opéré par les méthodes ordinaires*, ne me semblent pas clairs, j'espère que la Commission de rédaction trouvera une formule meilleure.

M. BONNET (France). — Je tiens tout d'abord à faire remarquer que l'Union postale universelle n'est pas une organisation nouvelle; il y a quarante ans qu'elle existe. Il y a trois mois, à la suite de travaux très longs, qui ont duré neuf semaines, à Madrid, nous avons fait six ou sept conventions extrêmement volumineuses et où toutes les clauses visant le transit postal des lettres, des colis, des paquets, ont été prévues très minutieusement.

Je vous ai dit tout à l'heure que si la Conférence de Barcelone intervenait dans ces questions, son intervention risquait d'être dangereuse ou inutile. Je répète qu'elle serait inutile si la Conférence se contentait de reprendre purement et simplement les articles tels qu'ils ont été rédigés à Madrid; elle serait dangereuse si, au contraire, elle y apportait une modification. M. le Délégué de Tchéco-Slovaquie a donné un argument excellent à l'appui de ma thèse. Il a dit qu'il y avait intérêt à parler ici des envois postaux,

parce que dans le projet de Convention sur le Transit avait été prévue une juridiction qui réglerait les litiges qui se produiraient en ce qui concerne le transit postal. Or, la Convention de Madrid a prévu une juridiction, un arbitrage, toute une procédure dans le cas où des difficultés se produiraient entre les offices postaux, en ce qui concerne ces envois. Vous voyez le danger. Quelle procédure suivra-t-on en cas de litiges de ce genre? Suivra-t-on la procédure adoptée par la Conférence de Barcelone ou, au contraire, celle prévue dans la Convention de Madrid?

Pour ces raisons, la Délégation française insiste pour que les mots *envois postaux* soient supprimés.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Permettez-moi de faire remarquer que je n'ai pas parlé de juridiction. M. le Délégué français a commis une erreur.

En second lieu, si j'ai bien compris la Convention de Madrid, elle règle les relations internationales entre administrations postales; or, notre Convention, qui, comme l'a très bien dit M. le Délégué du Danemark, est primordiale et doit être la base de toutes autres conventions, postales ou autres, concernant la liberté du transit, notre Convention a un cadre beaucoup plus large et doit régler, non seulement les rapports mondiaux entre administrations postales, mais les rapports mondiaux entre États quelquefois même abstraction faite des administrations postales.

M. HOLCK-COLDING (Danemark). — Je me permets de faire remarquer à M. le Délégué français que notre Convention n'est pas faite pour le moment actuel, qu'elle est faite pour l'avenir, comme les conventions postales; c'est pourquoi, à notre avis, la Convention générale et les conventions postales peuvent coexister sans inconvénient.

M. ALBAT (Lettonie). — J'estime que les mots *envois postaux* doivent être conservés; ils ne sont ni inutiles ni dangereux. Si la Convention de Barcelone est identique à la Convention de Madrid, tant mieux pour la Convention de Madrid, parce qu'elle lui donnera la grande autorité des sanctions dont dispose la Société des Nations. Je ne vois pas qu'il puisse y avoir entre elles une contradiction, du fait que la Convention parle des envois postaux.

Il y a une deuxième raison : quelques pays, présents à la Conférence de Barcelone, n'ont pas participé à la Conférence de Madrid. Si ces mots sont supprimés, ces pays n'auront pas la liberté du transit pour les envois postaux. Je demande donc que les mots *envois postaux* soient conservés.

M. MIRZA HUSSEIN KHAN ALAI (Perse). — Ayant participé personnellement à l'élaboration de la Convention postale de Madrid et l'ayant signée au nom du Gouvernement persan, j'appuie entièrement le point de vue de la Délégation française. J'estime que les arguments de M. le Délégué de la France sont très clairs et tout à fait convaincants. A l'argument qui a été formulé et d'après lequel ces conventions postales sont faites entre administrations je répondrai qu'il y a là un malentendu. Ces conventions sont faites entre États et soumises à la ratification des Parlements.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Après avoir écouté cette intéressante discussion qui démontre clairement qu'il y a des arguments pour et contre la proposition française, la Délégation britannique maintient l'opinion qu'elle a exprimée dès le début, telle qu'elle est exposée dans le rapport joint aux projets de conventions, c'est-à-dire qu'il est préférable que la présente Convention ne traite pas des envois postaux. Par conséquent, nous appuyons la proposition française. Nous pensons que, en somme, les avantages que l'on pourrait retirer de la présence de ces mots dans la présente Convention sont moins grands que le danger d'avoir deux juridictions qui se chevaucheraient.

M. BIGNAMI (Italie). — Aux considérations qui ont été développées pour la suppression des mots *envois postaux*, la Délégation italienne tient à ajouter la remarque, en ce qui concerne, par exemple, les transports aériens, que l'on fera une nouvelle convention qui sera une convention de caractère général. Et c'est à cette convention que l'on se reportera. Il est pourtant bien naturel de nous reporter en ce moment pour notre

cas aux conventions qui ont été faites à Madrid entre les États et non entre les administrations pour tout ce qui a trait aux transports postaux.

M. REINHARDT (Autriche). — Je ne sais pas s'il est dans nos intentions d'établir une convention qui n'aurait qu'un texte ou si nous devons prévoir une annexe qui ferait partie intégrale de cette convention et dans laquelle se trouverait une interprétation de certaines clauses. Dans ce dernier cas, je crois que l'on pourrait concilier les deux opinions en présence en supprimant dans le texte les mots qui se rapportent aux envois postaux et en mettant dans cette annexe qu'il est bien entendu que les envois postaux sont considérés de la même manière que les autres objets prévus à la convention.

M. VON TREUTLER (Allemagne). — Au point de vue du Gouvernement allemand, il paraît désirable que les mots *envois postaux* soient rayés, étant donné que la matière est réglée par la Convention postale de Madrid. Je ne puis donc que suggérer de voter pour la proposition française.

M. LELY (Pays-Bas). — Nous partageons l'opinion de la Délégation britannique, mais nous n'arrivons pas à la même solution. Nous avons encore à discuter l'article 10 qui parle de certaines conventions et déjà nous avons vu des propositions tendant à la suppression de cet article. Si la Conférence maintient cet article 10, nous estimons que l'on pourrait y ajouter une disposition qui règle en détail les envois postaux et dont les conditions primeraient. Pour le moment, nous croyons que le mieux est d'ajourner la question jusqu'à la discussion de l'article 10.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Le maintien des mots *envois postaux* me semble dangereux conformément au point de vue exposé par la Délégation française qui est très juste et aussi à un autre point de vue. En général, la poste, dans tous les pays, est un monopole d'État; la Convention de Madrid est une convention entre les administrations postales, par l'intermédiaire, bien entendu, des Gouvernements des États, qui règle les envois postaux d'une administration postale à une autre. Maintenir ici l'idée du transit d'envois postaux à travers un pays en dehors de ce qui est écrit dans la Convention de Madrid pourrait signifier qu'un pays peut envoyer des sacs de dépêches comme des marchandises en transit à travers un autre pays sans s'adresser à l'administration postale du pays même, et on pourrait soutenir avec raison que les envois postaux faits par l'administration postale du pays transitaire le sont en vertu de la Convention de Madrid et que les envois postaux faits par chemin de fer ou par bateau à travers un pays le sont en vertu de la Convention du Transit. La loi qui établit le monopole des envois postaux dans les pays ne l'établit que pour des envois intérieurs; or, on pourrait soutenir qu'un pays peut faire passer des envois postaux par un autre pays sans s'adresser à l'administration postale de celui-ci. Il y a là une conception nouvelle. Un sac de dépêches n'est pas une marchandise quelconque, à moins que vous ne vouliez qu'il en soit ainsi. Dans ce cas, le chemin de fer serait obligé de recevoir des wagons postaux plombés qui traverseraient le pays sans que l'administration de ce pays en fût avertie.

Il faut donc non seulement renvoyer ces mots à une discussion ultérieure, mais les renvoyer avec une explication. Les deux thèses diffèrent l'une de l'autre ainsi que je viens de l'exposer, et suivant votre décision nous laisserions ces mots ici en ajoutant ce qu'il faut pour qu'ils soient bien compris dans le sens indiqué, c'est-à-dire que nous préciserions soit que le monopole d'État pour les envois postaux s'étend sur le transit, soit que l'on ne peut pas faire transiter des envois postaux sans l'intervention de l'administration postale, soit que les envois postaux font partie du transit comme les autres marchandises. Je vous pose le problème en ajoutant que, à mon avis, on ne peut pas faire transiter des envois postaux à travers un pays qui a le monopole d'État sans l'intervention de l'administration postale. On ne peut pas demander à un État de laisser passer un wagon postal sans que l'administration locale en soit informée et y participe, suivant la Convention de Madrid.

Il y a là un problème à résoudre avant de nous décider à changer ou à effacer les deux mots qui sont la base du problème.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Pour répondre aux paroles de M. le Délégué roumain, je rappelle que la question du monopole n'est pas réglée de la même façon dans tous les pays et qu'en ce qui concerne l'exclusion du transport des objets soumis à monopole, la question a été réglée, pour les chemins de fer, par la Convention de Berne.

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, je vous propose de voter purement et simplement sur la proposition franco-italienne et qui tend à la suppression des mots *envois postaux*. L'amendement est adopté par 22 voix contre 11.

M. VALLOTTON (Suisse). — Comme il importe que ce vote ne donne lieu à aucun malentendu, je renouvelle ma proposition tendant à ce que prenne place, sous une forme quelconque dans le protocole, une déclaration de la Conférence constatant simplement que ce vote implique qu'on n'a pas voulu porter atteinte aux accords de Madrid, mais que le principe de la liberté du transit demeure en ce qui concerne les envois postaux.

M. SIBILLE (France). — Il y a d'autant moins de difficulté que, dans la Convention de Madrid, on trouve cette disposition : *La liberté de transit est garantie*. Nous serons donc tous d'accord pour insérer dans le protocole de clôture la disposition réclamée par la Délégation suisse.

LE PRÉSIDENT. — Tout le monde est donc bien d'accord ?

Avant de continuer la discussion, j'en voudrais revenir aux propositions britanniques. La Délégation britannique a proposé trois amendements de rédaction à l'article 1 qu'elle vous demande de renvoyer immédiatement au Comité de rédaction et qui sont ainsi conçus :

Article 1 (titre) : Supprimer les mots liberté de et insérer les mots transports en.

Ligne 1 : Après le mot transit ajouter les mots par voie ferrée ou par voie d'eau.

A la fin de l'article, ajouter : *Les transports de cette nature seront désignés ci-après par les mots « transports en transit ».*

M. SERRUYS (France). — Je fais remarquer que certains amendements qui en apparence sont de pure rédaction, touchent quelquefois, en fait, le fond. Telle Délégation qui propose des amendements qu'elle estime n'être que de forme les voit occasionnellement apparaître dans la discussion comme des amendements de fond.

La classification entre amendements de forme et de fond me semble donc, à certains égards, un peu redoutable. Je voudrais donc que, lors de l'étude ici même du texte en question, toutes les modalités, même les plus menues, en fussent examinées, parce que l'incidence des retouches de forme n'est pas toujours exactement appréciée par celui qui les propose. Je ne suis donc pas partisan de cette distinction entre les amendements de rédaction et les amendements de fond.

LE PRÉSIDENT. — Vous n'auriez pas d'objection cependant à ce que le Comité de rédaction s'en occupât ?

M. SERRUYS (France). — Aucune, mais je voudrais que, sur ces amendements de rédaction, il fût présenté ici les explications nécessaires.

LE PRÉSIDENT. — Cela peut se faire aussi bien plus tard qu'immédiatement.

Les trois amendements de rédaction à l'article 1 proposés par la Délégation britannique sont renvoyés au Comité de rédaction.

Nous continuons maintenant la discussion de l'article 1. Il y a un amendement de la Délégation italienne.

M. BIGNAMI (Italie). — Voici cet amendement :

« A la ligne première, après les mots *les territoires*, ajouter les mots *ou les eaux territoriales*. »

Nous faisons remarquer qu'au dernier alinéa de l'article 2 se trouvent les mots : *il est entendu que le transit par les eaux territoriales est libre.*

Nous ne comprenons pas exactement ce que l'on entend par le mot *libre*, parce qu'on fait une différence entre le territoire et les eaux territoriales. Le droit international règle les questions relatives aux eaux territoriales et il est évident que, si nous disons ici que le transit par les eaux territoriales est libre, nous modifions le droit international pour ce qui a trait aux eaux territoriales. Il y a, en effet, par exemple, des raisons de défense nationale qui empêchent parfois les États de donner libre passage sur leurs eaux territoriales, à cause du voisinage d'une forteresse, par exemple. Il y a encore d'autres raisons. Il serait donc bon, dans l'article 1, immédiatement après les mots *les territoires*, de mettre les mots *ou les eaux territoriales*. En effet, nous tenons essentiellement à ce qu'on accorde la liberté du transit, non seulement à travers les territoires, mais encore à travers les eaux territoriales, naturellement sous les mêmes réserves que pour les territoires, dans les différents articles de cette Convention.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Il me semble que c'est bien ici le cas de nommer une petite sous-commission qui étudiera la rédaction du texte traitant des *eaux territoriales* dans cette Convention.

Il est clair que le texte ne pourra demeurer tel qu'il est rédigé, quand cela ne serait que parce que la version anglaise est entièrement différente de la version française. D'ailleurs, je crois comprendre, d'après ce qu'a dit M. Serruys, que le texte français offre une légère contradiction avec la loi française. Il faudra donc faire un changement. C'est une question très difficile et très délicate, mais peut-être le Délégué italien est-il d'accord pour nommer une petite commission qui établira une rédaction précise donnant satisfaction à notre désir commun de garantir qu'un pays, ayant accordé le libre transit à travers son territoire, ne puisse rendre cette concession inopérante en refusant le libre transit des eaux territoriales qui aboutissent à ces territoires.

Si l'on nommait une Sous-Commission, cela épargnerait à la Conférence de discuter des questions pour lesquelles il sera peut-être difficile d'arriver à un accord. Je parle de la question de rédaction et du texte précis à insérer dans cette Convention, en ce qui concerne le transit par les eaux territoriales. On ne déciderait que plus tard la question de savoir si ce texte devrait être inséré à l'article 1 ou à l'article 2, ou devrait faire l'objet d'un article séparé.

M. BIGNAMI (Italie). — La Délégation italienne se rallie à la proposition faite par la Délégation britannique.

M. SERRUYS (France). — Je voudrais marquer mon complet accord avec les vues de la Délégation britannique en ce qui concerne cette question. L'article 2, tel qu'il est rédigé dans la version française, ne correspond pas du tout au texte anglais. D'autre part, la phrase terminale du texte français ne correspond pas du tout non plus à l'objet que nous poursuivons. Il faut donc que nous trouvions une autre formule pour une doctrine sur laquelle nous sommes tous d'accord, et cette formule doit être trouvée à propos de l'article 2. Ce qu'elle doit enregistrer, c'est que les conditions du transit à travers les eaux internationales ne peuvent pas rendre inopérante la liberté du transit, fondement de notre Convention.

Il suffirait, par conséquent, de dire que le transit à travers les eaux territoriales sera soumis aux mêmes conditions que *le transit terrestre*, ou toute autre formule analogue. Nous pourrions dire cela à l'article 2. Mais, en ce qui me concerne, je ne vois aucune objection à admettre, dès l'article 1, la proposition de la Délégation italienne. Par ailleurs, si la question ne pouvait pas être tranchée par la voie tout à fait simple que je propose, je me rallie très volontiers à la constitution d'une sous-commission qui pourra élucider une question extrêmement discutée déjà lors de la Conférence de Paris.

M. ALVAREZ (Chili). — Aux considérations que vient d'exposer M. le Délégué français, je voudrais ajouter celles-ci : je crois qu'à l'expression *eaux territoriales*, il faudrait substituer les mots : *territoire terrestre ou maritime*. A la sous-commission, j'aurai sans doute l'occasion de m'expliquer sur cette modification.

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, je vous propose de constituer une sous-commission chargée de l'étude de ce point délicat. Elle serait composée de : Sir H. Llewellyn Smith, MM. Serruys, Bignami, Alvarez, Scassi.

Il n'y a pas d'opposition?

Il en est ainsi décidé (1).

M. SERRUYS (France). — Je voudrais vous proposer, Messieurs, une toute petite retouche que je crois expédiente : Le texte dit :*les personnes, marchandises, navires, bateaux, voitures*. Je voudrais que l'on visât d'une façon spéciale les bagages qui sont habituellement l'objet d'un régime différent des marchandises et qui, d'autre part, au point de vue juridique, représentent dans certains pays une catégorie différente. Les marchandises désignent habituellement un objet qui sert à des tractations commerciales, tandis que les bagages sont une propriété personnelle. Notamment, le régime des assurances dans certains pays n'est pas le même pour les bagages et pour les marchandises. Ainsi l'énumération, telle que je la propose, serait la suivante : *personnes, bagages, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons*.....

LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix la proposition de la Délégation française. Il n'y a pas d'opposition?

La proposition est adoptée.

En conséquence, la rédaction serait la suivante : *personnes, bagages, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons*.....

Nous en arrivons maintenant à l'amendement proposé par la Délégation de l'Inde.

Sir Louis KERSHAW (Indes) (s'exprimant en anglais). — L'amendement que j'ai présenté est le suivant :

Remplacer aux lignes 6 et 7 de l'article 1, les mots : *avec ou sans rupture de charge ou changement de moyen de transport*, par : *avec ou sans rupture de charge résultant du changement de moyen de transport*.

Cet amendement tend à éclairer le sens de l'article. Lorsque les marchandises transitent, la rupture de charge doit raisonnablement et même nécessairement être permise, par exemple, lorsqu'il y a transbordement d'un chemin de fer à voie normale à un chemin de fer à voie étroite, d'un chemin de fer à un chaland, ou à un vaisseau ou vice versa, afin qu'il y ait réellement liberté de transit.

Mais je ne crois pas que l'on ait désiré aller plus loin. Si des marchandises sont transportées en transit à travers un pays par le même moyen, que ce soit un wagon de chemin de fer ou la cale d'un navire, on n'a jamais entendu permettre la rupture de charge. Je suis confirmé dans cette opinion par un passage du rapport de la Commission qu'on trouvera au bas de la page 38. Ce passage (2) est celui-ci : *Elle exclut pour les marchandises en transit toute possibilité de transformation de matière, d'emballage ou de déballage*.

Je crois que l'intention est très claire : lorsqu'il se produit un changement dans le mode de transport, la rupture de charge doit être permise, mais lorsque les marchandises passent sans changement dans le mode de transport, on ne doit pas permettre de rupture. Il est aisé de concevoir que la permission de rupture dans un tel cas interviendrait avec le droit d'un État de prendre les précautions raisonnables pour sa propre protection.

M. POLITIS (Grèce). — Contrairement à ce que pense le Délégué des Indes, je trouve que son amendement modifie complètement la portée de la disposition.

Il peut y avoir rupture de charge sans qu'il y ait changement de moyens de transport, soit que l'on passe d'une voie à une autre d'un écartement différent, soit que pour une raison quelconque on décharge une marchandise d'un wagon pour la recharger sur le même wagon — visite douanière, mesure de défense nationale : on veut s'assurer

(1) Pour la suite de la discussion sur la question des eaux territoriales, voir p. 49.

(2) Voir p. 284.

que le wagon porte réellement les marchandises déclarées... Dans ce cas, il y a rupture de charge sans qu'il y ait changement de moyens de transport.

En conséquence, je crois que nous devons laisser le texte tel qu'il se trouve dans le *Livre Vert* : avec ou sans rupture de charge ou changement de moyens de transport : ce sont des choses tout à fait différentes.

M. KRÖLLER (Pays-Bas). — Nous n'apercevons pas clairement la portée de l'amendement. Je suppose un bateau qui vient des Indes avec une cargaison de riz de 6.000 tonnes. Il en décharge la moitié à Marseille et continue avec le reste de la cargaison son voyage vers l'Angleterre. Ce bateau doit-il oui ou non être considéré comme en transit à Marseille pour les 3.000 tonnes qu'il continue à transporter?

Sir Louis KERSHAW (Indes) (s'exprimant en anglais). — La question qui se pose serait donc celle-ci : un vapeur en transit qui décharge une partie de sa cargaison dans un port est-il ou non dans le cas de rupture de charge? Je suis convaincu que c'est là un cas de rupture de charge. Il est certain que le déchargement d'une partie de la cargaison implique le changement du moyen de transport.

M. KRÖLLER (Pays-Bas) (s'exprimant en anglais). — La cargaison à destination de l'Angleterre ne subit pas de changement dans le moyen de transport mais continue d'être transportée sur le même vapeur.

Sir Louis KERSHAW (Indes) (s'exprimant en anglais). — Oui, mais on a effectué le déchargement d'une portion de la cargaison pour la transporter par d'autres moyens, soit par vapeur ou par voie ferrée.

M. KRÖLLER (Pays-Bas) (s'exprimant en anglais). — Je désirerais savoir si c'est bien de cette façon que la Délégation de l'Inde comprend l'amendement. Jusqu'à un certain point, c'est une question de rédaction.

Puis-je répéter la question?

Supposons un steamer venant des Indes avec 6.000 tonnes de riz; 3.000 tonnes sont vendues et déchargées à Marseille et le steamer continue sa route vers l'Angleterre avec les 3.000 tonnes restant à bord. Ces 3.000 tonnes sont-elles considérées comme étant en transit? Nous répondons par l'affirmative.

LE PRÉSIDENT. — Monsieur le Délégué de l'Inde, auriez-vous l'obligeance de répondre à la question que vient de poser le Délégué des Pays-Bas?

Sir Louis KERSHAW (Indes) (s'exprimant en anglais). — Je reconnais que, lorsque j'ai présenté cet amendement, j'avais présent à l'esprit le transit par voie terrestre et je l'ai rédigé de manière à ce qu'il implique le changement dans les moyens de transport, par exemple d'une largeur de voie à une autre largeur de voie ou d'un chemin de fer à un bateau de rivière ou un navire de mer. Dans le cas qui nous occupe, je pense que si une portion de la cargaison était déchargée à Marseille, à destination de la Suisse, par exemple, ce serait un cas de rupture de charge et, d'après mon amendement, cela serait autorisé, parce que ce serait avec ou sans..... rupture de charge résultant du changement de moyens de transport. La rupture de charge a été occasionnée par la nécessité de transporter le riz par voie ferrée de Marseille en Suisse et par conséquent cette rupture de charge est autorisée. J'ai cru comprendre que la question se référait au riz, et je parle du riz qui est soumis à un changement dans les moyens de transport. Il me semble spécieux de faire une distinction entre le riz transporté en Suisse et le riz destiné à l'Angleterre. Je ne sais si je suis suffisamment explicite; mais je ne vois pas comment le riz destiné à l'Angleterre est visé d'une façon quelconque par cette Convention. Il n'est en transit nulle part; il voyage directement des Indes en Angleterre.

M. SERRUYS (France). — Il y a un peu de confusion dans le débat, parce que le point de départ de l'amendement a été oublié en cours de route. Ce point de départ, si je ne me trompe, c'est le désir qu'a le Délégué de l'Inde d'empêcher que, sous prétexte de rupture de charge, il y ait un conditionnement différent de la marchandise. Ce qu'il

désire, c'est qu'il n'y ait pas substitution d'emballage ou manutention quelconque et qu'on ne puisse pas opérer la rupture de charge à cette fin. Tel est, d'après les explications personnelles que m'a données Sir Louis Kershaw, le but de son amendement.

Il a donc voulu limiter le cas de la rupture de charge; et à mon sentiment, sa rédaction l'a trop limité, car elle n'admet plus la rupture de charge que pour transbordement. Or, comme l'a très bien dit le Délégué grec, la rupture de charge peut être prévue pour d'autres opérations.

Il faut donc, si nous voulons donner satisfaction à Sir Louis Kershaw, maintenir le texte tel qu'il est en disant : *avec ou sans transbordement, avec ou sans rupture de charge*, mais en précisant au procès-verbal que les seuls cas de rupture de charge qui soient compatibles avec le cas de transit sont les ruptures de charge n'impliquant pas un changement de conditionnement de la marchandise.

Ici, me semble-t-il, il suffirait d'une mention dans un procès-verbal, et je ne vois pas la nécessité de changer le texte; car si nous nous mettons à vouloir prévoir pour chaque cas toutes les hypothèses, ce n'est pas une convention que nous serons amenés à faire ici, mais bien un code de commerce international.

Je demande donc à M. le Délégué de l'Inde de bien vouloir retirer son amendement en se contentant de la mention que je viens d'indiquer et qui figurerait au procès-verbal. Je crois que tout le monde est d'accord sur ce point.

Sir Louis KERSHAW (Indes) (s'exprimant en anglais). — Cette proposition me donne pleine satisfaction. Je désirais simplement appeler l'attention sur cette question.

LE PRÉSIDENT. — Je propose de charger Sir Louis Kershaw et M. Serruys de préparer une rédaction qui sera insérée au procès-verbal (1).

Nous arrivons à un autre amendement présenté par la Délégation serbe-croate-slovène et qui n'a pas été distribué.

La parole est à M. Avramovitch pour développer cet amendement.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Messieurs, l'amendement présenté par notre Délégation à l'article 1 propose, à la troisième ligne, de supprimer les mots *navires, bateaux*, et à la quatrième ligne, après le mot *transport*, d'ajouter les mots *sauf les bâtiments de toute espèce et trains de bois*.

La discussion qui vient d'avoir lieu a montré précisément que la confusion qui vient d'être aperçue provenait de ce qu'on a voulu mêler deux choses différentes : le navire ou bateau et sa cargaison.

Je profite de cette discussion pour indiquer en quelques mots quelle est la proposition que nous vous soumettons.

Il s'agit d'un projet de Convention sur la Liberté du Transit et non sur la liberté de la navigation. Ne croyez pas que nous soyons contre la liberté de la navigation; mais nous traiterons cette question lorsqu'elle viendra à sa place, c'est-à-dire lorsque sera discutée la Convention sur le Régime des Voies navigables. Nous vous demandons de ne pas faire une convention qui, malgré nos bonnes intentions, soit susceptible de provoquer des malentendus et des inconvénients dans l'avenir. C'est pourquoi nous vous prions de supprimer de cet article les mots *bateaux et navires*. Les bateaux et les navires n'ont pas pour caractéristique de permettre le libre transit; au contraire, ils sont, si je puis m'exprimer ainsi, un empêchement à la mise en transit. Tout d'abord, un bateau a son propre pavillon, il est sous la sauvegarde du pays dont il porte pavillon; il a ensuite son propre commandant et enfin il peut aller où il veut, tandis que les engins dont on se sert pour le transit, c'est-à-dire les wagons, les voitures et les locomotives, n'ont pas ces trois caractéristiques. Ils n'ont ni pavillon, ni commandant

(1) En conséquence de cette décision et à la suite d'un échange de vues entre M. Serruys (France) et Sir Louis Kershaw (Indes), le texte suivant, destiné à figurer dans l'édition définitive des comptes rendus, fut arrêté :

« Bien que dans certains cas, la rupture de charge soit une nécessité, et doive être autorisée, comme dans le cas de changement de moyen de transport, il est bien entendu que les Gouvernements ont le droit de prendre des précautions raisonnables pour s'assurer que les marchandises sont réellement en transit, et qu'aucune substitution ou modification dans leur état n'a lieu : il serait contraire à l'esprit de l'article d'autoriser une rupture de charge pour une quelconque de ces raisons.

« Il n'est pas permis d'emballer ou de déballer des marchandises en cours de route. »

propres, ni liberté d'aller où ils veulent, ils doivent marcher par les voies ferrées qui leur sont indiquées. Cela vous montre que la question ne vient pas à son heure. Si des Délégations désirent des exploitations plus complètes, nous sommes disposés à les leur fournir.

LE PRÉSIDENT. — Vous voyez l'inconvénient qu'il y a à procéder de cette manière. Si les amendements ne sont pas envoyés vingt-quatre heures d'avance au Bureau, il n'est pas possible de les discuter.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Je désire présenter des observations non seulement sur l'amendement, mais sur l'article lui-même. Il est d'ailleurs difficile d'éviter que des amendements soient présentés en pleine discussion; dans tous les Parlements, on propose des amendements à la dernière heure.

LE PRÉSIDENT. — Il faut que nous évitions cela. Je fais appel à votre esprit de coopération pour que vous envoyiez d'avance vos amendements au Bureau.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — J'ai un amendement à proposer. Je le déposerai cette après-midi.

DÉSIGNATION DU RAPPORTEUR SUR LA QUESTION DE LA LIBERTÉ DU TRANSIT

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, je vous propose de désigner dès maintenant comme rapporteur de la question de la liberté du transit M. Neujean, délégué de la Belgique.

Il n'y a pas d'opposition?

M. Neujean est désigné comme rapporteur.

Nous désignerons ultérieurement le rapporteur adjoint.

La séance est levée à 13^h 10.

II^e SÉANCE DE LA COMMISSION PLÉNIÈRE

(Mercredi 16 mars 1921, 11 heures.)

SUITE DE LA DISCUSSION DE L'ARTICLE 1 — RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION DES EAUX TERRITORIALES — NOMINATION D'UN RAPPORTEUR ADJOINT SUR LA QUESTION DU TRANSIT

La séance est ouverte sous la Présidence de M. le Jonkheer Loudon, Vice-Président de la Conférence.

SUITE DE LA DISCUSSION DE L'ARTICLE 1

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Messieurs, avant toute chose, à mon avis, pour éclaircir la question, il faut se demander qu'est-ce que *transiter*.

C'est passer d'une frontière à l'autre d'un pays sans s'arrêter à l'intérieur.

Mais une question plus importante encore est celle de savoir qu'est-ce que nous voulons laisser transiter. Dans le même paragraphe de l'article on trouve des choses tout à fait différentes, ce qui donne lieu à de grandes difficultés pour déterminer les conditions dans lesquelles le transit pourra se faire. Cela est si vrai que l'article 1 prête même à une sorte de jeu de mots assez amusant. Il commence, en effet, par parler du *transit des personnes, marchandises, envois postaux, navires, bateaux, voitures, wagons et autres moyens de transport*. On dirait donc que les personnes sont des moyens de transport, d'après cette énumération. C'est précisément de là que vient la confusion, car autre chose est de laisser transiter les marchandises, personnes et bateaux et autre chose, de laisser transiter les moyens de transport. Les moyens de transport ne transitent pas, ils circulent, ce qui n'est pas la même chose. Un bateau qui passe par un canal pour faire un service de transport transite évidemment en ce sens qu'il passe d'un côté à l'autre de la frontière, mais ce bateau lui-même n'est pas une marchandise qui transite : c'est un moyen de transport. La marchandise a une lettre de voiture, un connaissement, tandis que le bateau n'a rien de cela. Nous ne pouvons donc pas établir les mêmes conditions pour le transit des personnes, bateaux et marchandises et pour la circulation des moyens de transport nécessaires pour faire passer celles-ci à travers un pays.

Il en résulte tout de suite cette différence considérable que, tandis que le transit des marchandises, personnes et bagages doit être assuré par toutes les voies ferrées et navigables, il n'en est pas de même du transit des moyens de transport. Dans tous les pays il existe des voies où les moyens de transport sont monopolisés. C'est ainsi que les chemins de fer sont exploités directement par l'État ou concédés à des compagnies particulières. Les moyens de transport ne peuvent appartenir qu'à la compagnie qui les exploite. Il ne s'agit donc pas de laisser transiter des moyens de transport sur des voies où les moyens de transport sont assurés soit par l'État, soit par des compagnies concessionnaires. Les moyens de transport ne peuvent passer que sur des voies où existe un service public ayant monopolisé les moyens de transport. Les marchandises, au contraire, doivent passer par n'importe quel moyen.

Quand donc on affirme, à la fin de l'article, que le transit est libre, si on appliquait strictement cette disposition il en résulterait que des trains avec leur locomotive peuvent passer sur les voies ferrées, puisqu'on parle du transit des navires, bateaux et autres moyens de transport.

Un bateau, c'est un train avec sa locomotive, ses moyens de traction, son véhicule et sa marchandise. On peut comparer à un bateau un train de chemin de fer qui a sa locomotive, son véhicule et sa marchandise. S'il est inadmissible qu'un navire avec ses moyens de traction et sa cargaison passe par un canal, il est également inadmissible, pour un train, de passer sur une ligne de chemin de fer. C'est pourquoi il faut faire la différence entre le régime de transit des marchandises, personnes et bagages et le régime de transit des moyens de transport servant à faire transiter ces marchandises, et il conviendra, dans la Convention, de faire attention à ne pas accorder aux moyens de transport ce qui ne convient qu'aux personnes, bagages et marchandises. En effet, on ne peut pas leur appliquer le même régime.

Le transit, pour les marchandises, c'est le passage sans rupture de charge. Ceci se comprend bien pour une cargaison. Mais les personnes n'auront-elles pas la faculté de descendre de wagon pendant le transit? La question est ridicule. Cette confusion provient du fait qu'on a voulu mettre dans le même moule des choses différentes, car autre chose est le transit des personnes, bagages et marchandises et autre chose la circulation en transit des moyens de transport sur des voies où les moyens de transport sont monopolisés par l'État ou les compagnies concessionnaires.

Il en résulte cette définition très importante que le transit est la portion de trajet total ayant son point de départ en dehors et son point d'arrivée également en dehors du pays sur lequel il est opéré. Comment voulez-vous que je sache qu'une marchandise est en transit si je ne connais pas son trajet total? Une marchandise en transit a toujours une lettre de voiture quand elle se présente à une frontière pour ressortir par une autre frontière, c'est une marchandise en transit.

Je propose donc, pour les personnes, marchandises et bagages, d'employer l'indication du trajet total qui est spécifié dans la lettre de voiture. Voyez comme moi-même j'en arrive à dire des impossibilités. Car je mets dans la même catégorie les personnes, les bagages et les marchandises. Or, les personnes n'ont pas de lettre de voiture et on n'a jamais songé à se demander si les personnes entrant par une frontière sortiraient par une autre. Le voyage des personnes dans tous les pays a toujours été libre, jamais on ne s'est occupé de savoir si le voyageur était en transit ou non.

Il est donc superflu d'ajouter encore dans la Convention que le transit des personnes est libre. Point n'est besoin de s'assurer, à l'entrée des personnes dans un pays, qu'elles en sortiront. Mais il n'en va pas de même pour les marchandises et pour les bagages. Ce sont les lois douanières qui jouent. Le tarif pourra varier suivant qu'il s'agit d'un transit ou d'un transport intérieur. Il faudra donc savoir, au moment de l'entrée de la marchandise, si elle doit transiter ou rester dans le pays.

Il y a bien la lettre de voiture, mais tous ceux qui se sont occupés d'exploitation de chemins de fer savent que l'expéditeur a le droit d'en modifier les dispositions ultérieurement. Ce qu'il faut considérer, c'est la lettre de voiture, au moment de la liquidation du contrat de transport; car il ne serait pas possible de suivre pendant des mois des marchandises qu'on aurait d'abord importées. Ce serait, vous le concevez, une comptabilité extrêmement complexe. Encore une fois, la lettre de voiture seule, considérée au moment de la liquidation du contrat de transport, permettra de juger s'il s'agit d'un transit, d'une importation ou d'un transport intérieur.

Mais cette lettre de voiture n'est applicable qu'aux marchandises et bagages. Les bateaux sont soumis à un tout autre régime. Aussi ai-je proposé un amendement qui tend à ajouter, après les mots : *d'un trajet total*, les mots : *établi par la lettre de voiture qui sert à la liquidation du contrat de transport*. J'ai demandé également la suppression des mots : *envois postaux* (ce qui est convenu) et des mots : *navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport*.

Pour ces moyens de transport, il n'y a plus lieu de s'occuper de la lettre de voiture. En effet, il n'est pas nécessaire qu'un bateau soit tout à fait en transit. Je suppose, par exemple, un navire qui entrerait par un canal et reviendrait sur sa route pour sortir du pays. C'est exactement comme s'il traversait le pays : il s'agit toujours d'un transit.

La circulation des moyens de transport sur les voies nationales est une question tout à fait autre que celle des marchandises.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Monsieur le Président, Messieurs, permettez-moi tout d'abord de faire une observation générale : j'ai l'impression que beaucoup

de délégués n'ont pas eu le temps d'étudier avec attention le *Document Vert*, ni les dispositions des différents Traités de paix. Je crois que s'ils les connaissaient bien, leurs critiques ne seraient pas si sévères. Quoi qu'il en soit, j'ai l'impression qu'un exposé beaucoup plus détaillé devrait être fait sur les travaux préparatoires de la Commission. Je crois qu'ainsi ces Messieurs, qui n'ont pas tous pris part à la Conférence de Paris, verraient combien minutieusement nous nous sommes occupés de toutes ces questions. Certains d'entre eux apprendraient que les choses qui sont traitées ici comme nouvelles ont été cent fois répétées au cours de cette Conférence.

En effet, là, toutes les questions qu'on pose aujourd'hui, nous nous les étions déjà posées. Comme je l'ai dit, je crois, lors de la discussion générale, la plupart des clauses que nous avons adoptées sont le résultat de compromis; on les a trouvées après avoir épuisé toutes sortes de définitions. En ce qui concerne, par exemple, la définition du transit, je me permettrai de dire à M. le délégué de la Roumanie que toutes les déclarations qu'il nous a apportées aujourd'hui (et qui, je dois le reconnaître, étaient très intéressantes et très justes), toutes ces déclarations ont été faites maintes fois à la Conférence de Paris.

Nous nous sommes demandé alors quel système nous devons appliquer pour trouver la définition du transit. Nous nous sommes cassé la tête sur la question de savoir si nous devons envisager le transit au point de vue douanier et si, pour la marchandise, la définition douanière suffirait.

En ce qui concerne la lettre de voiture, il est très difficile de voir au premier abord s'il s'agit d'un envoi en transit ou d'une importation. Car, vous le savez, Messieurs, beaucoup de marchandises sont réexpédiées en cours de route et quelquefois entreposées. Mais je ne veux pas m'étendre sur ces détails et ce que je tiens à vous assurer, c'est que la formule que nous vous apportons est vraiment le fruit d'un long travail. Je suis convaincu, pour ma part, qu'on en trouverait difficilement une meilleure. Il faudra malheureusement se contenter d'une formule un peu vague, un peu générale. D'ailleurs, le *Document Vert* précise que la Commission consultative nous fixera sur la portée de cette définition.

En ce qui touche les autres questions, nous aurons, je crois, le temps de revenir sur elles à une réunion suivante.

M. SERRUYS (France). — Je serai très bref sur la proposition roumaine qui est, à certains égards, fort intéressante. Elle comporte quatre points. Le premier touche une question de rédaction générale. Il s'agirait de mettre d'une part les personnes, bagages et marchandises, et d'autre part les moyens de transport. C'est une conception de rédaction qui est intéressante; toutefois, personnellement, je ne l'appuierai pas parce qu'elle entraînerait la refonte de tous les articles de la Convention.

Il y a un second point sur lequel je pense que la Délégation roumaine n'insistera pas : c'est la question des eaux territoriales; elle a été renvoyée à une commission.

Le troisième point se rapporte à la lettre de voiture. Évidemment, la lettre de voiture serait un moyen intéressant pour reconnaître la nature du transport, pour déterminer le point de départ et le point de destination. Mais cela soulève la grosse question du connaissance direct : d'après la forme de la proposition, il y aurait toujours connaissance direct. C'est une question que je ne voudrais pas voir introduire dans cet article parce que c'est un problème trop vaste qui ne trouve pas sa place ici.

Enfin, il y a un quatrième point qui me semble très considérable aussi : *il en sera de même pour les navires, bateaux, voitures, wagons et autres moyens de transport sur les voies sur lesquelles l'exécution des transports n'est pas monopolisée, soit au profit de l'État, soit au profit d'un concessionnaire.*

Permettez-moi de dire que je ne comprends pas la réserve. Sous prétexte que les voies seraient monopolisées par l'État ou au profit d'un concessionnaire, on n'y passerait pas? Est-ce là l'idée?

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Oui.

M. SERRUYS (France). — Alors, dans certains États qui ont le monopole des chemins de fer, on ne passera pas?

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Qu'est-ce qui ne passera pas ?

M. SERRUYS (France). — Les wagons.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Non, les moyens de transport. Un wagon qui n'est pas déchargé à la frontière est autre chose qu'une marchandise en transit. Faisons la distinction, si vous le voulez bien.

M. SERRUYS (France). — Ceci alors est une théorie tout à fait différente de celle qui a présidé à l'élaboration de la Convention. C'est le fait qu'à chaque frontière il y a un transbordement.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Mais non.

M. SERRUYS (France). — Alors je voudrais que M. le Délégué roumain, sur ce dernier point, précisât sa proposition. Telle qu'elle est, je ne la comprends pas.

M. PÉRIETZEANO (Roumanie). — Ce qui distingue les moyens de transport des wagons qui passent la frontière sans transbordement, c'est le caractère du propriétaire à qui appartient le wagon. Un wagon chargé qui passe en transit à travers un pays, ce wagon est-il lui-même en transit ? Non, il est prêté par une administration de chemin de fer d'un pays à une administration de chemin de fer d'un autre pays. Il reste à la disposition de qui ? De l'administration du chemin de fer sur lequel il circule. S'il vient à s'avarier en route, on transborde la marchandise et le wagon est employé à un autre service. En un mot, on ne peut pas dire que le wagon est en transit, il est prêté par un chemin de fer à un autre chemin de fer pour éviter un transbordement. Il n'appartient pas à l'expéditeur, il appartient à la compagnie qui fait le transport. Le wagon est réparé, huilé dans ces Conditions.

Par conséquent, je dis que les moyens de transport, véhicules ou autres, ne transitent pas sur les voies sur lesquelles ces moyens de transport sont monopolisés, c'est-à-dire sur les voies de chemins de fer monopolisées par l'État ou au profit de concessionnaires, ou éventuellement sur les canaux où la traction et les moyens de circuler seraient de même monopolisés.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je désire tout particulièrement attirer l'attention de la Conférence sur le très grave danger qu'il y aurait, en surchargeant cet article d'un grand nombre de réserves détaillées, de détruire la valeur de cette convention.

Nous avons différentes propositions devant nous ; l'une d'elles a été présentée à la fin de notre dernière séance par le délégué de l'État serbe-croate-slovène et aucune décision n'a été prise à son sujet : maintenant nous en avons d'autres présentées par le délégué de Roumanie.

Commençons par celle qui concerne la lettre de voiture. Le représentant de la France a déjà montré le danger de cette proposition, mais de plus, si vous vous référez à l'article 5, vous trouverez la stipulation suivante qui est très précise :

Chaque Partie Contractante aura le droit de prendre des précautions raisonnables pour s'assurer que les personnes, bagages, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport sont réellement en transit et éviter que la sécurité des voies et moyens de transport soit compromise.

Assurément, ceci est tout à fait suffisant pour permettre toutes les précautions raisonnables. Nous ne pourrions pas accepter qu'une clause spécifiant que les lettres de voiture sont nécessaires et suffisantes fût insérée dans le corps de la Convention.

Je passe maintenant à l'autre amendement. Je laisse de côté la question des eaux territoriales qui a déjà été discutée et réglée par une sous-commission, sous réserve de l'approbation de notre Conférence ; nous avons déjà devant nous une proposition de la Délégation serbe qui consiste à supprimer complètement les mots *navires, bateaux*. Et maintenant, nous avons une proposition du Délégué de Roumanie, tendant à

exclure des voies faisant d'objet d'un monopole, le libre transit des *navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport*. Je ne puis m'empêcher de penser que la proposition de M. Avramovitch se référerait au cas spécial où une partie seulement du voyage s'effectuerait par voie d'eau; il craignait sans doute que cet article ne donnât le droit à un navire battant pavillon étranger de pénétrer, à la fin de son voyage, dans une rivière exclusivement nationale, afin d'y décharger sa cargaison, pour la transborder ensuite sur voie ferrée, la cargaison étant ainsi en transit, mais le navire ne l'ayant jamais été pendant aucune partie de son voyage. Si c'est bien cela l'idée de M. Avramovitch, je crois que nous pouvons le rassurer et lui dire que ce n'est nullement là l'effet de l'article. En effet, afin de jouir des bénéfices de cet article, il faut que le navire lui-même soit en transit. Telle est l'opinion qui nous a été donnée par les juristes, et, s'il subsiste un doute quelconque à ce sujet, je ne m'oppose pas à ce que le procès-verbal indique nettement cette manière de voir.

En ce qui concerne la proposition roumaine, que d'ailleurs même, après l'explication qui en a été donnée, je ne saisis pas encore, je tiens à dire ceci : si elle est destinée à créer de nouveaux obstacles à la libre circulation des wagons transitant en service direct, je m'y oppose; et si elle n'a pas ce but, elle me paraît inutile. Je prie la Conférence de n'accepter aucun de ces amendements.

M. POLITIS (Grèce). — Je viens appuyer la thèse qui a été soutenue par mon honorable collègue, M. Lankas.

Je m'étais imaginé que le but de la Conférence générale était de ratifier le travail que nous avons fait dans la Commission, travail sérieux auquel ont pris part presque toutes les Délégations. J'aurais compris que les Délégations qui n'ont pas suivi la discussion et qui n'ont peut-être pas bien compris ce que nous avons arrêté, vinssent ici demander des explications; mais que ceux qui ont pris part à nos travaux viennent les démolir, cela je ne le comprends pas.

M. SERRUYS (France). — Je me permets d'intervenir encore parce que, sur le quatrième point que j'ai rappelé en résumant l'exposé très intéressant de notre collègue roumain, il y a une petite distinction à faire, distinction que mon collègue britannique a également touchée.

Le Délégué roumain déclare que les wagons et autres moyens de transport qui servent à assurer le transit à travers un pays ne sont pas eux-mêmes en transit. La distinction est tout à fait normale. D'autre part, pour le régime des wagons qui assurent le transit, il existe entre pays des conventions spéciales; ce n'est pas l'objet de notre Convention. On donnerait donc satisfaction au Délégué roumain en rédigeant l'article 2 comme ceci :

Sous réserve..... faciliteront le transit international des personnes, bagages, marchandises, y compris les navires, bateaux, voitures et wagons ou autres moyens de transport en transit...

Cela voudrait dire que ce sont des wagons qui roulent pour être livrés à l'extérieur. Le texte étant ainsi rectifié, notre collègue roumain a raison. Il lui a suffi d'expliquer sa pensée pour que nous tombions d'accord.

Permettez-moi de répondre quelques mots à l'observation, d'ordre général, présentée à la fois par M. Lankas et par M. Politis.

Nous rendons tous hommage au labeur très éclairé de la Commission qui s'est réunie à Paris; nous estimons cependant que nous ne sommes pas venus ici pour entériner simplement un travail, mais pour en faire la seconde lecture; sans cela il ne serait pas utile que nous soyons réunis. Ceux qui ont fait ce travail sont, jusqu'à un certain point, les auteurs de la convocation de la Conférence actuelle, qui a pour but de nous soumettre avec la déférence nécessaire et aussi de se soumettre à eux-mêmes (ce qui implique une réserve également nécessaire), un travail que nous examinons en seconde lecture avant que du stade des experts il passe à celui des gouvernements. J'ai tenu à faire cette déclaration qui peut empêcher des interventions et élucider beaucoup le débat.

LE PRÉSIDENT. — Je remercie M. Serruys de ses remarques qui reflètent l'opinion du Bureau.

M. TSANG-OU (Chine). — La Conférence semble d'accord en ce qui concerne le texte de l'article 1 du projet de Convention. Elle me permettra cependant de soumettre à son appréciation queques précisions qui me paraissent nécessaires, en ce qui concerne les mots : *rupture de charge, transbordement, bateaux, voitures et autres moyens de transport*. Si la Conférence adopte mon point de vue, je lui demanderai de renvoyer l'article au Comité de rédaction pour être complété.

En supposant que l'on accepte le fractionnement des transports en transit, par transbordement, rupture de charge ou mise en entrepôt, comme faisant partie du trajet total, il est bien entendu que ce fractionnement sera limité aux délais et conditions accordées par les douanes et que les marchandises ne subiront ni transformation, ni déballage pendant leur séjour.

Le mot *bateau* s'entend pour les bateaux de commerce, à l'exclusion des navires ou des bâtiments de guerre, de police, de transport du matériel de guerre.

Le mot *voiture* s'entend pour les voitures vides, les voitures et wagons chargés continuant à être soumis aux accords internationaux concernant le transit des voyageurs et des marchandises par chemin de fer.

Les mots *autres moyens de transport* sont difficiles à comprendre; il faut lire le rapport commentaire (1) pour comprendre qu'ils visent les radeaux, le remorquage. Voici quelle est à ce sujet ma proposition :

Les mots *autres moyens de transport*, en ce qui concerne le fractionnement des transports, ne devront pas faire obstacle aux services de remorquage ou d'autres moyens de traction et de transports monopolisés de droit ou de fait soit par l'État, soit au profit d'un concessionnaire.

Cela signifie qu'un remorqueur ou un radeau servant au stransit ne doivent pas intervenir dans la rupture de charge, de façon à éviter une concurrence aux bateliers locaux.

Il nous semble que le mot *frontière*, tel qu'il est employé, doit signifier la frontière, politique d'un État et de ses dépendances limitrophes qui tombent sous le même régime douanier, parce que la frontière, dans le sens où ce mot est employé ici, sert surtout pour la douane.

Si la Conférence est de mon avis, je la prie de transmettre cette proposition au Comité de rédaction, afin qu'il l'insère au rapport commentaire. Cela évitera des interprétations erronées.

LE PRÉSIDENT. — Les Délégués britannique et français se sont mis d'accord pour ne pas demander à la ligne 2 de l'article 1 l'insertion des mots *en transit* après les mots *moyens de transport*, mais ils se sont mis d'accord pour insérer quelques mots à ce sujet dans le procès-verbal.

Personne ne demande plus la parole sur l'amendement roumain?... Nous passons au vote de cet amendement.

M. WINIARSKI (Pologne). — Il me semble que la proposition roumaine est liée à la proposition serbe; dans tous les cas, le vote de la proposition roumaine préjugera de la décision à prendre sur l'amendement présenté par la Délégation serbe.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Je demande le renvoi à une commission de rédaction.

LE PRÉSIDENT. — Il est préférable de voter séparément sur chacun des amendements.

Je mets aux voix l'amendement présenté par la Délégation roumaine.
L'amendement n'est pas adopté.

(1) Voir page 285.

M. WINIARSKI (Pologne). — La Délégation polonaise considère le projet de Convention sur la Liberté du Transit comme pouvant être accepté par elle, sauf quelques modifications qu'elle juge indispensables.

En ce qui concerne l'article 1, elle voudrait faire des réserves, non pas tant au sujet du texte même de cet article qu'à cause du commentaire que nous trouvons à la page 40 du remarquable rapport de notre Secrétaire général (1).

Les mots *autres moyens de transport* visent notamment les radeaux, les remorqueurs avec ou sans remorque et tous les moyens de transport sur voies ferrées ou sur voies d'eau que l'avenir pourra révéler.

Cette question du remorquage est importante, non seulement au point de vue des intérêts économiques, mais aussi au point de vue juridique et technique.

L'objet propre des conventions de transit est le transit des personnes, des bagages et des marchandises. On a pu admettre sans difficultés les voitures et les wagons parce que le wagon peut être considéré comme l'emballage roulant de la marchandise; mais on n'a pu admettre, par exemple, le transit des locomotives, à moins qu'elles ne soient considérées comme marchandise. La raison en est que la locomotive n'est pas réduite à utiliser les voies de transit d'une manière passive comme le wagon. La locomotive prend part, en quelque sorte, à la gestion des chemins de fer, elle constitue un rouage actif de ce service. L'administration des chemins de fer ne peut être responsable que de ses propres agents.

Si l'on peut assimiler les bateaux qui n'ont pas leurs moyens de propulsion propres aux wagons, c'est-à-dire à l'emballage, il n'en est pas de même des remorqueurs.

La Délégation polonaise n'a pas en vue, pour le moment, le remorquage sur les fleuves internationaux : sa réserve ne vise que le remorquage sur les voies d'eau nationales, généralement plus faciles à endommager ou à obstruer.

La Délégation polonaise prend la liberté d'attirer l'attention de la Conférence sur le fait que cette question fait l'objet d'une disposition qui ne semble pas être bien d'accord avec le commentaire de l'article 1 du projet de Convention sur le Transit. En effet, nous lisons la phrase suivante à la fin du préambule du Projet de Convention sur le Régime International des voies navigables.

... Le présent alinéa ne fait pas obstacle à l'établissement de services publics de remorquage ou autres moyens de traction monopolisés.

Peut-être serait-il préférable d'éviter de traiter des questions semblables dans des accords internationaux distincts. C'est dans cet ordre d'idées que la Délégation polonaise a appuyé l'amendement italien et français tendant à exclure de notre texte les envois postaux comme faisant l'objet d'une autre convention. C'est dans le même ordre d'idées qu'elle déclare qu'à son avis le remorquage fluvial doit être traité uniquement dans la Convention sur les Voies navigables. Elle propose d'exclure de la rédaction de l'article 1 tout ce qui pourrait préjuger de la question du remorquage fluvial.

Voilà, Messieurs, ce que j'avais à vous dire hier, mais depuis il s'est produit un fait nouveau : l'intervention du représentant de la Serbie-Croatie-Slovénie. Sa proposition va plus loin, la portée en est plus générale. En donnant satisfaction à la proposition serbe, la Conférence donnerait satisfaction en même temps à la proposition polonaise. Il s'agit ici d'une question de méthode, d'éviter tout ce qui pourrait préjuger de quelque façon que ce soit, dans cette Convention sur le Transit, des questions qui feront l'objet d'autres conventions.

M. NEUJEAN (Belgique). — En principe, la Délégation belge est opposée à toute suppression dans l'énumération que comporte l'article 1, particulièrement en ce qui concerne le remorquage. Cependant, nous pensons que si l'on doit discuter cette question du remorquage, ce n'est pas à l'article 1 mais à l'article 5, qui comporte un chapitre des restrictions.

(1) Voir page 285.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Nous avons eu l'honneur de vous expliquer hier la différence qu'il y a entre les moyens de transport et les marchandises ou personnes transportées. Par l'article 23 du Pacte, paragraphe e, un commerce équitable doit être garanti et maintenu; seulement, en donnant cette garantie, il y a deux choses qu'il ne faut pas confondre, les moyens et les marchandises, c'est-à-dire la cargaison et les voyageurs. Nous avons dit hier que nous admettons la liberté de navigation mais qu'au point de vue transit, nous voudrions que cette question fût exclue de la Convention. Le Délégué polonais s'est expliqué dans le même sens pour le remorquage, le Délégué roumain également. Nous voudrions que la Conférence ne tranchât pas ici cette question par un vote et nous demanderions de remettre cette question à une sous-commission où l'on pourrait examiner ce point avec plus d'intimité et dissiper tout malentendu. Nous n'avons jamais voulu supprimer la liberté de navigation, mais nous voudrions voir renvoyer la question à une sous-commission spécialement désignée pour mettre les choses au point.

J'avais l'intention de présenter une remarque générale. Je me contente de m'en référer à ce qu'a dit l'éminent Délégué français, M. Serruys, des questions discutées tout à l'heure.

M. SERRUYS (France). — Monsieur le Président, Messieurs, nous sommes en présence de deux propositions distinctes qu'il est nécessaire de ne pas mêler. La première est la proposition serbe qui tend à disjoindre de l'article tout ce qui a trait à la navigation. Je ne la comprends pas, car ce serait la mort de la Convention sur le Transit si on en excluait la navigation, laquelle est quelquefois une partie essentielle, indispensable et géographiquement inhérente à toute espèce de convention de transit. Je demande donc que cette proposition ne soit pas prise en considération et à ce qu'il n'y ait pas de renvoi à une commission. Pour la proposition polonaise, elle manifeste un scrupule tout à fait justifié de la part de la Délégation qui l'a présentée en partageant les préoccupations de la Délégation roumaine : il s'agit de ne pas confondre les moyens de transport destinés à assurer le transit des marchandises avec les moyens de transport qui doivent faire l'objet de livraisons à l'étranger et qui, à ce titre, évidemment sont des marchandises. Ne peuvent pas bénéficier des avantages réservés à cette catégorie les remorqueurs des trains de bateaux pas plus que les locomotives des trains de wagons.

Mais ce n'est pas là une question que nous puissions traiter dans la rédaction de l'article, car si nous voulons introduire toutes ces considérations dans le texte, nous serons obligés de réunir une troisième Conférence, ce qui n'est, je crois, le désir de personne.

Il faut donc trouver le moyen de donner satisfaction à la Délégation polonaise et je vous propose de le faire dans un protocole de clôture qui expliquera sur ce point l'article en question.

Ainsi, nous aurions mis à sa place cette question très importante.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je me rallie entièrement au point de vue de M. Serruys avec une petite réserve seulement, c'est-à-dire que je ne suis pas très sûr que ce soit au protocole de clôture qu'il faille insérer les réserves sur lesquelles nous pourrions finalement nous mettre d'accord au sujet de la question du remorquage.

Je suis enclin à penser que la suggestion du Ministre belge de discuter la question avec l'article 5 est peut-être préférable, car quoi qu'il en soit, je suis certain qu'elle n'a aucun rapport avec l'article 1.

La question du remorquage est compliquée, et je crois qu'il vaudrait peut-être mieux nommer une petite sous-commission qui s'en occuperait tout spécialement.

D'accord avec le Délégué polonais, je pense que la question mérite notre attention, mais nous devons être très circonspects parce que, dans le préambule du projet de Convention sur les voies navigables auquel il a été fait allusion au cours de la discussion, vous remarquerez qu'on a assumé que les pays se réservant le droit de remorquage seraient obligés d'en fournir le service. Il pourrait arriver que la liberté de transit devienne absolument illusoire d'une part, parce que personne ne pourrait avoir ses propres remorqueurs et, d'autre part, parce qu'on n'en fournirait pas d'autres.

La question demande évidemment un certain examen, et à cet effet, je suggère qu'éventuellement on nomme une sous-commission. Je ne crois pas, toutefois, qu'il serait utile de renvoyer l'amendement serbe à une sous-commission parce que si la navigation devait être exclue de la Convention, beaucoup d'entre nous sentiraient que leur présence ici est inutile.

LE PRÉSIDENT. — Le Bureau est d'avis que la Conférence est suffisamment éclairée sur l'amendement serbe, mais, si la Conférence le désire, il sera renvoyé à une commission.

M. SERRUYS (France). — Ce n'est pas la proposition serbe que nous renverrions à une commission, mais la proposition polonaise dans ce qu'elle a de commun avec la proposition serbe.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Cette proposition et celle de la Délégation polonaise sont tout à fait liées, ainsi qu'avec celle de la Délégation roumaine, car elles traitent le même objet : la question du remorquage sur les fleuves internationaux et nationaux. Je prie donc l'Assemblée de ne pas diviser ces propositions mais de les fondre en une seule question qui serait renvoyée à la Sous-Commission.

LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix le renvoi de l'amendement polonais sur le remorquage à une sous-commission.

L'amendement est renvoyé à une sous-commission par 31 voix.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Il est bien entendu que ce n'est pas à l'article 1 que figurera le résultat des travaux de cette sous-commission. Nous déciderons plus tard de l'endroit où il faudra insérer le texte.

LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix le renvoi de la proposition serbe à la même sous-commission.

Le renvoi n'est pas adopté.

LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix l'amendement serbe au fond.

L'amendement n'est pas adopté.

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION DES EAUX TERRITORIALES

LE PRÉSIDENT. — La question des eaux territoriales avait été soumise à une sous-commission (1). M. Serruys voudra bien nous dire quel est le résultat de ses délibérations.

M. SERRUYS (France). — Messieurs, le rapport que j'ai l'honneur de présenter au nom de la Sous-Commission est unanime : la question est d'importance. Il ne faudrait pas qu'au moyen de dispositions relatives au transit par les eaux territoriales, on pût faire échec à l'esprit de la Convention pour la Liberté du Transit. Il importait donc qu'à une place déterminée de la Convention, un article intervint pour marquer que les Parties Contractantes autoriseront, aux fins de la Convention, le transit à travers les eaux territoriales.

Nous nous sommes trouvés d'autre part devant d'assez grosses difficultés. Il y a chez plusieurs États des définitions différentes des eaux territoriales, suivant qu'il s'agit de la douane, de la police, de la pêche, etc. Enfin, en la matière, on ne peut pas

(1) Voir page 36.

dire qu'il y ait un droit international, puisque la seule chose reconnue en droit international, c'est que c'est une question nationale. Nous ne pouvons donc pas entreprendre ici l'étude d'un des problèmes les plus complexes, les plus difficiles, qui se présentent en droit international. Nous ne pouvons vous donner qu'une solution transactionnelle. Cette solution transactionnelle, nous l'avons conçue dans un esprit qui, je l'espère, présidera à beaucoup des ajustements de la Convention, c'est-à-dire le respect de l'autonomie et des responsabilités de chaque État. Nous avons, par ailleurs, un engagement collectif de ces États de ne pas gêner le transit, et voici quelle est la formule sur laquelle nous avons fait l'unanimité :

Pour assurer l'application des dispositions du présent article (il s'agit d'une annexe de l'article 2), les Hautes Parties Contractantes autoriseront le transit à travers les eaux territoriales, conformément aux conditions et réserves d'usage.

LE PRÉSIDENT. — Je remercie M. le rapporteur de ce qu'il a bien voulu nous dire.

M. DUCHÊNE (France). — Messieurs, la Délégation de la France tient à revenir un instant sur les observations qu'a présentées tout à l'heure M. le Délégué de la Chine, en ce qui concerne le sens de certains mots, les mots : *rupture de charge, transbordement, voitures, bateaux*.

La Délégation de la France, qui a pris connaissance de ces observations, les juge intéressantes, comme apportant des précisions utiles sur les mots visés par M. le Délégué de la Chine. Elle estime toutefois que ces observations doivent simplement prendre place dans le rapport général qui suivra les travaux de la Conférence et dans le commentaire spécial de la Convention sur le Transit.

LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix le texte proposé par la Sous-Commission sur la question du transit à travers les eaux territoriales. La Sous-Commission propose, dans le texte français, de supprimer la dernière phrase de l'article 2 et de la remplacer par :

Pour assurer l'application des dispositions du présent article, les Hautes Parties Contractantes autoriseront le transit à travers les eaux territoriales, conformément aux conditions et réserves d'usage.

La modification proposée est adoptée par 35 voix.

M. SERRUYS (France). — Monsieur le Président, au point de vue langue, je voudrais que l'on renonçât à employer dans le texte français les mots *Partie Contractante transitaire* ; c'est une formule contestée. On pourrait traduire la formule du texte anglais qui est de beaucoup meilleure. C'est : *la Puissance à travers le territoire de laquelle le transit s'effectue*. Je crois que, d'autre part, il faudrait, pour la clarté, mettre : *avec ou sans rupture de charge, avec ou sans changement de moyen de transport*.

Enfin, je demanderai (c'est un tout petit détail, je regrette de retenir l'Assemblée pour des vétilles comme celle-là, mais ce détail a son importance au moment où l'on va établir un texte), je demanderai que l'on mit : *les personnes, bagages, marchandises.....*, et non pas *les personnes, marchandises, bagages.....*, parce que les bagages vont avec les personnes.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Il est bien entendu que cet article, bien qu'il doive faire maintenant l'objet d'un vote de la Conférence, reste néanmoins soumis à la possibilité d'amendements du Comité de rédaction.

LE PRÉSIDENT. — Je donne lecture de l'article 1 :

ARTICLE 1. — *Détail du transit*. — Seront considérées comme en transit à travers les territoires placés sous la souveraineté ou l'autorité de l'une quelconque des Hautes Parties Contractantes, les personnes, bagages, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons

ou autres moyens 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 moyen de transport, n'est que la fraction d'un trajet total, commencé et devant être terminé en dehors des frontières de la Puissance à travers le territoire de laquelle le transit s'effectue.

Cet article sera soumis au Comité de rédaction après le vote qui va intervenir, pour une mise au point peut-être nécessaire.

M. FREIRE D'ANDRADE (Portugal). — Monsieur le Président, je voudrais savoir si l'article que nous allons voter s'applique également aux voies ferrées, aux voies d'eau, ainsi qu'aux routes. J'avais déposé un amendement pour en exclure les routes.

LE PRÉSIDENT. — Nous pourrions discuter cette question à l'article 2. Il ne s'agit actuellement que du détail du transit.

M. BIGNAMI (Italie). — Je voulais faire remarquer qu'une délégation avait demandé le changement du titre de cet article. En effet, il ne s'agit pas de la liberté du transit, il s'agit du transit.

LE PRÉSIDENT. — C'est très juste.
Il n'y a pas d'autres observations?...
Je mets aux voix l'article 1 dont j'ai donné lecture.

L'article 1 est adopté par 32 voix.

LE PRÉSIDENT. — Nous avons à désigner les membres de la Sous-Commission du remorquage (1).

Le Bureau vous propose de désigner :

MM. NEUJEAN (Belgique);
Général MANCE (Grande-Bretagne);
CHARGUÉRAUD (France);
MEDINA (Uruguay);
SEELIGER (Allemagne);
WINIARSKI (Pologne);
TSANG-OU (Chine);
Amiral PRIKA (Serbie-Croatie-Slovénie).

Il n'y a pas d'opposition?...

La Sous-Commission est ainsi composée (2).

NOMINATION D'UN RAPPORTEUR ADJOINT SUR LA QUESTION DU TRANSIT

LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. Tsang-Ou, Délégué de la Chine.

M. TSANG-OU (Chine). — Je propose à l'approbation de la Conférence le nom du général Mance, de la Délégation britannique, comme rapporteur adjoint de la question du transit, parce que c'est lui qui a le plus travaillé à notre Convention de Transit; on peut dire qu'il en est le père.

LE PRÉSIDENT. — Je suis heureux de voir que c'est par acclamations que la proposition du Délégué de la Chine est adoptée.

La séance est levée à 13^h 5.

(1) Voir page 49.

(2) Pour le rapport de cette sous-commission, voir page 126.

III^e SÉANCE DE LA COMMISSION PLÉNIÈRE

(Mercredi 16 mars 1921, 16^h 30.)

DISCUSSION DU PRÉAMBULE ET DES ARTICLES 2, 3 ET 4

La séance est ouverte sous la Présidence de M. le Jonkheer Loudon, Vice-Président de la Conférence.

DISCUSSION DU PRÉAMBULE

LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. Freire d'Andrade, délégué du Portugal, pour une motion d'ordre.

M. FREIRE D'ANDRADE (Portugal). — Je prends la parole pour vous demander Monsieur le Président, de faire discuter le préambule, avant de commencer la discussion de l'article 2. C'est ce préambule qui indique la portée des engagements que je prendrai et je voudrais bien la connaître avant de les voter.

Déjà ce matin, j'ai soulevé la question de savoir si le projet de Convention s'appliquait aussi au transit sur routes, point si peu clair dans les différents articles soumis à notre appréciation qu'il a fait le sujet de trois amendements au moins : amendement britannique, amendement chilien et amendement portugais.

Je vous prie et je prie aussi la Conférence de croire que ce que je dis n'est pas dû à ce que le Portugal désire faire des difficultés pour le transit au travers de ses territoires. Nos lois le favorisent, au contraire, de façon si large que les charges de notre port de Lisbonne sont moitié moindres pour le transit que pour l'importation nationale. Nos voisins d'Afrique Orientale savent les sacrifices que nous avons faits pour leur faciliter le transit ; il y a quelques années déjà que les routes, soit dans l'Angola, soit au Mozambique, leur ont été ouvertes. Mais nous avons le désir de le faire là où cela est possible et nécessaire sans prendre, *pour les routes*, un engagement formel comme celui qui nous est demandé dans le préambule.

Un autre point aussi important est celui de l'amendement de la Délégation italienne (1), auquel la Délégation portugaise se rallie entièrement ; sur ce point, je parle aussi au nom de notre collègue du Venezuela, qui, pour cause de maladie, n'a pu depuis quelques jours assister à nos séances.

Cet amendement dit que, d'après l'article 23 du Pacte, quelles que soient nos résolutions, elles ne porteront pas préjudice aux conventions internationales existantes de même qu'à celles que les États pourront faire à l'avenir. Il serait nécessaire que la Conférence se prononçât sur cet amendement au préambule, afin de savoir si nous votons cette restriction nécessaire.

C'est donc pour ces raisons, Monsieur le Président, que je désirerais que vous veuillez bien admettre ma requête et y donner suite.

LE PRÉSIDENT. — La proposition de la Délégation portugaise est celle que j'allais vous faire spontanément, c'est-à-dire de commencer la discussion sur le préambule.

(1) Voir page suivante.

LE PRÉSIDENT. — Comme cela vient de vous être dit, nous sommes saisis de plusieurs amendements au préambule. L'un des plus importants est celui de la Délégation italienne. Je donne la parole à M. Bignami, délégué d'Italie.

M. BIGNAMI (Italie). — Messieurs, notre amendement au préambule propose d'insérer après le mot *préjudice* les mots : *des conventions internationales existantes ou qui seront ultérieurement conclues et qui, selon l'opinion du Conseil de la Société des Nations, ne seraient pas contraires à l'esprit de la présente Convention et....*

La Délégation italienne fait remarquer que, comme cela est dit plusieurs fois dans le commentaire, les différentes conventions que la présente Conférence va élaborer seront faites en application de l'article 23 e) du Pacte. Or, cet article dit :

Sous la réserve et en conformité des dispositions des conventions internationales actuellement existantes ou qui seront ultérieurement conclues, les Membres de la Société :

e) Prendront les dispositions nécessaires pour assurer la garantie et le maintien de la liberté des communications et du transit, ainsi qu'un équitable traitement du commerce de tous les Membres de la Société, étant entendu que les nécessités spéciales des régions dévastées pendant la guerre de 1914-1918 devront être prises en considération.

Il nous paraît nécessaire que dans cette Convention du Transit qui sera la base des autres conventions, on ajoute au préambule l'amendement que nous avons proposé et qui reproduit les termes mêmes du début de l'article 23.

Plusieurs Délégations nous ont fait observer qu'en mettant une réserve comme celle-là, nous rendrons peut-être inutiles ces conventions. Nous ne le pensons pas. Il suffit en effet de lire l'article 20 du Pacte où il est dit :

Les Membres de la Société reconnaissent, chacun en ce qui le concerne, que le présent Pacte abroge toutes obligations ou ententes *inter se* incompatibles avec ses termes et s'engagent solennellement à n'en pas contracter à l'avenir de semblables.

Chaque Puissance est déjà obligée de faire ce qui est stipulé dans l'article 10 du projet de Convention sur le Transit.

En effet, cet article traite des relations entre la présente Convention et les accords spéciaux antérieurs et ultérieurs relatifs au transit et il commence précisément avec les mêmes mots que l'article du Pacte que je viens de vous lire :

Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent, chacune en ce qui la concerne, que la présente Convention abroge toutes obligations et tous accords *inter se* incompatibles avec ses termes et s'engagent à n'en pas conclure à l'avenir de semblables, sauf, dans l'un et l'autre cas, lorsqu'un ensemble de considérations économiques, topographiques et techniques spéciales justifieraient exceptionnellement de tels accords.

Toutefois, sont maintenues en vigueur...

Et on peut ajouter toutes les conventions que l'on veut. Alors s'il s'agit de conventions dans lesquelles il y a quelque chose qui soit contraire aux conditions que nous allons établir dans nos conventions, chaque Puissance peut maintenir en vigueur les accords qu'elle a faits en les plaçant sous l'égide de l'article 10. Il en résulte qu'il n'y a pas à se préoccuper du fait qu'il peut y avoir des conventions antérieures contenant des clauses contraires à ce que nous allons faire. Pour ce qui regarde l'avenir, nous ne pouvons que nous référer à l'article 20 déjà cité du Pacte, mais il nous semble que l'on pourrait ajouter, pour tout concilier, après le mot *préjudice* : *des conventions internationales existantes ou qui seront ultérieurement conclues et qui, selon l'opinion du Conseil de la Société des Nations, ne seraient pas contraires à l'esprit de la présente Convention.....*

De cette façon, on sera bien sûr qu'à l'avenir il ne sera pas possible de faire des conventions qui seraient contraires à l'esprit de celle que nous allons établir.

Notre but essentiel est celui-ci : il se peut que, parmi les conventions mondiales existantes, des administrations de certains États aient oublié de dire qu'il y en a quelques-unes qui pourraient être contraires aux conventions actuellement en préparation. Dans ce cas, il faudrait considérer ces accords antérieurs comme nuls.

Pour conclure, il nous semble que nous ne pouvons pas oublier ce qui est dit dans l'article 20 du Pacte et, avec notre amendement, nous voulons tout simplement expliquer que ce que nous allons faire dépend de cet article. Nous pensons que l'on pourrait très bien supprimer l'article 10 en ajoutant au préambule les deux amendements que je vous ai lus.

M. ALVAREZ (Chili). — Je suis absolument d'accord avec l'amendement de la Délégation d'Italie. Nous estimons, et il me semble que c'est indiscutable, que l'article 10 du projet soumis à nos délibérations est contraire à l'article 23 du Pacte de la Société des Nations. La Délégation italienne nous paraît donc être dans le vrai avec sa proposition. La Délégation du Chili avait songé à soulever cette question à propos de l'article 10, mais la Délégation d'Italie l'ayant précédée, la Délégation du Chili ne voit aucun inconvénient à se rallier dès maintenant à sa motion.

Il existe une autre proposition qui a été faite par le Chili, mais je me réserve de reprendre la parole quand l'Assemblée aura statué sur la proposition italienne.

LE PRÉSIDENT. — Je crois utile de vous rappeler que M. le Délégué italien a déposé en réalité deux amendements. Le premier consiste à ajouter après le mot *préjudice* les mots : *des conventions internationales existantes ou qui seraient ultérieurement conclues....* et le deuxième amendement comporte l'addition suivante : *...et qui, selon l'opinion du Conseil de la Société des Nations, ne seraient pas contraires à l'esprit de la présente Convention.*

M. VALLOTTON (Suisse). — La Délégation suisse demande le renvoi de cette question qui est très délicate à une autre commission. Je crois en effet que l'on peut différer d'avis sur la proposition italienne. En ce qui nous concerne, j'estime qu'on ne peut pas transporter une partie de l'article 23 du Pacte dans une autre convention. Lorsque dans un texte on dit que l'on prendra telle ou telle mesure sous réserve de telle ou telle convention, cette réserve s'applique aux mesures que l'on va prendre et je crois que la proposition italienne, malgré tout l'intérêt qu'elle présente, ne doit pas être acceptée parce que nous aurions l'air de faire du Pacte une interprétation qui n'est pas de notre compétence. C'est aux auteurs du Pacte qu'il appartiendra d'examiner si les réserves qu'il y a à formuler doivent figurer expressément dans les conventions particulières. En résumé, j'estime que la proposition italienne est de nature à nous placer dans un embarras profond et qu'il conviendrait, avant d'en discuter davantage, de l'examiner en sous-commission.

M. SERRUYS (France). — La question qui vient d'être soulevée est une des plus importantes qui aient été soumises à l'Assemblée depuis le commencement de ses travaux.

La proposition italienne montre la préoccupation très judicieuse de n'engager ni dans le préambule, ni dans l'article 10 de grandes questions qui intéressent un très grand nombre d'États et qui sont la définition de leur statut contractuel avec d'autres États.

Cependant, des quelques déclarations qui viennent d'être faites, il appert deux choses : d'une part, qu'il y a un lien avec le Pacte et qu'on n'est pas d'accord sur ce lien ; d'autre part, qu'il y a un lien avec l'article 10 et qu'on n'est pas non plus d'accord sur ce lien.

En ce qui concerne le Pacte, M. le Délégué italien nous dit d'une part que sa proposition reproduit exactement les termes de l'article 23 du Pacte et que l'article 10 du projet de Convention n'est que le décalque de l'article 20 du Pacte. M. Vallotton, au contraire, dit que les dispositions de l'article 23 ne peuvent pas être interprétées dans ce sens, et M. Alvarez, en ce qui concerne l'article 10 du projet de Convention, que cet article est opposé à l'esprit du Pacte.

Ce sont donc là des opinions diamétralement opposées. En ce qui concerne le lien entre ces articles, il y a également des interprétations différentes. Si je comprends bien M. Alvarez, celui-ci nous dit que l'article 10 du projet de Convention vise des conventions bilatérales et l'article 23 du Pacte des conventions internationales.

Étant donnée l'obscurité qui plane encore sur ces notions et étant donnée leur importance essentielle, je ne crois pas qu'il faille agir d'une façon prématurée à leur égard. Mon avis n'est donc pas de rien envoyer à une commission, car je considère que, quand il s'agit d'une question aussi grave, il faut que l'Assemblée elle-même puisse la débrouiller et examiner tous les courants d'opinions et toutes les modalités qui peuvent se présenter. Ce ne sont pas quelques personnes ne pouvant faire qu'un rapport sommaire qui pourraient traiter une question de cette importance.

Je suis très partisan des commissions quand il s'agit de questions techniques, mais non quand il s'agit de questions où chacun doit apporter ses lumières et donner son opinion. Comme la solution de la question peut dépendre jusqu'à un certain point de la solution qui sera donnée aux articles précédents, je demande, non pas le renvoi à une commission, mais l'examen du préambule, en ce qui concerne cette proposition, en même temps que l'article 10. Il me semble en effet impossible de séparer les deux choses.

Ma proposition consiste donc à renvoyer l'amendement italien au moment de l'examen de l'article 10.

Si nous considérons que l'article 10 doit être maintenu, nous pourrions à ce moment y ajuster la proposition italienne. Si au contraire nous considérons que la proposition italienne est la meilleure façon de trancher la question posée par l'article 10 — et à première vue je suis plutôt favorable à cette thèse — je désire ne pas m'engager avant d'avoir vu quels sont en somme les engagements qui peuvent résulter de l'examen des articles suivants.

Je demande donc que la question soit disjointe du préambule et réservée jusqu'à l'examen de l'article 10.

M. VALLOTTON (Suisse). — Je me déclare d'accord avec la proposition française.

M. TSANG-OU (Chine). — Je rappelle à la Conférence que si l'article 10 avait été introduit dans la Convention, c'était après une déclaration de fait. Par contre, on avait aussi introduit l'article 12 pour contrebalancer un peu l'article 10.

Si l'amendement italien soulève la question de l'article 23 du Pacte, je me demande pourquoi nous avons fait allusion au paragraphe 1 de l'article 23 et pourquoi nous sommes restés muets sur son paragraphe 2, qui traite du traitement équitable du commerce.

Je me rallie donc tout à fait à la proposition française parce que je considère que les articles 10 et 12 ainsi que le préambule sont des dispositions inséparables.

Sir Hubert LLEVELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — La Délégation britannique serait d'avis de traiter cette question en même temps que l'article 10, comme le propose la Délégation française.

Pour terminer la discussion, je suggère la mise aux voix de cette proposition.

M. MATSUDA (Japon). — La Délégation japonaise a proposé quelques amendements sur l'article 10 (1). Si l'Assemblée décide de traiter la question posée par la Délégation italienne au moment de la discussion de l'article 10, j'exposerai, lors de la discussion de cet article, tous les arguments que nous apporterons nous-mêmes à l'amendement italien.

LE PRÉSIDENT. — Je vous propose, en effet, Messieurs, de remettre la discussion du préambule jusqu'au moment où nous discuterons l'article 10.

M. BIGNAMI (Italie). — Je suis d'accord avec vous sur ce point, Monsieur le Président.

(1) Voir page 97 l'amendement japonais à l'article 10.

LE PRÉSIDENT. — La Délégation italienne acceptant cette procédure que la discussion du préambule est remise à la discussion de l'article 10, s'il n'y a pas d'opposition, il en est ainsi décidé.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 2

Nous passons à l'article 2. J'en donne lecture.

ART. 2. — *Réglementation et exécution des transports en transit.* — Sous réserve des autres stipulations de la présente Convention, les mesures de réglementation et d'exécution des transports en transit prises par les Puissances transitaires, faciliteront le libre transit par voie ferrée et par voie d'eau, à travers les territoires placés sous la souveraineté ou sous l'autorité des dites Puissances, et sur les voies les plus appropriées au transit international, des personnes, marchandises, envois postaux, navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport, sans aucune distinction tirée soit de la nationalité des personnes, soit du pavillon des navires et bateaux, soit du point d'origine, de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination, ou de la qualité des propriétaires, des marchandises, envois postaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport en transit.

Il est entendu que le transit par les eaux territoriales est libre.

Nous arrivons à l'amendement français, qui propose de rédiger comme suit l'article 2 :

Sous réserve des autres stipulations dans la présente Convention, les mesures de réglementation et d'exécution des transports en transit prises par les Puissances à travers les territoires desquelles le transit s'effectue, conformément à leur législation propre, faciliteront le libre transit par voie ferrée et par voie d'eau à travers les territoires et les eaux territoriales placées sous la souveraineté ou sous l'autorité des dites Puissances et sur les voies en service appropriées au transit international, des personnes, marchandises, bagages, navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport, sans aucune distinction tirée soit de la nationalité de personnes, soit du pavillon des navires et bateaux, soit du point d'origine, de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination, ou de la qualité des propriétaires des marchandises, voitures, wagons ou autres moyens de transport en transit.

M. SERRUYS (France). — Messieurs, le sens de l'amendement que nous vous proposons est très clair; il porte sur deux mots dans le texte qui nous est proposé et il en substitue trois autres. Le texte qui vous est proposé dit : *et sur les voies les plus appropriées*. Ce texte est à cet égard un peu équivoque. Qui vous dira quelles sont les voies les plus appropriées? En somme, il nous a semblé qu'il y aurait une garantie suffisante dans l'article, si nous disions tout simplement : *les voies appropriées*. En effet, si nous mettons : *les voies les plus appropriées*, nous ouvrons la porte aux litiges et, permettez-moi de vous le dire, nous ouvrons la porte aux indiscrétions; tandis que ce que nous voulons tous ici, c'est que le transit se fasse par les voies appropriées, les unes ou les autres, mais les voies appropriées.

D'autre part, après avoir ainsi écarté un litige en mettant : *les voies appropriées*, et non pas *les voies les plus appropriées*, — ce qui est un superlatif que nous ne pouvons pas comprendre — à côté de cela, nous introduisons la notion : *les voies appropriées en service*. Qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut dire que ce sont les voies appropriées, non pas au moment de la signature, mais à un moment quelconque, au moment où le transit sera demandé. Nous avons voulu par là reprendre une expression donnée par la Délégation anglaise et qui nous avait semblé à ce moment intraduisible : c'était *for the time being*. Je crois que le texte que nous apportons ici comporte à cet égard, par conséquent, deux perfectionnements, puisqu'il nous donne à la fois un éclaircissement et une garantie.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Je vois encore dans l'amendement français les mots : *conformément à leur législation propre*. Je crois que M. le Délégué français ne nous a pas expliqué le sens de cette modification.

M. SERRUYS (France). — C'est plutôt une question de rédaction, tandis que le reste est une question de fond. Cela correspond tout simplement au souci que nous

avons exprimé dès le début de nos travaux, de bien marquer que ces mesures seront prises, non pas en fonction d'un texte international, mais que chacun en aura la responsabilité — responsabilité pour laquelle il encourt un appel devant une Cour de Justice. Je considère qu'il est nettement nécessaire de marquer que ces mesures de réglementation et d'exécution appartiennent à chaque État et qu'elles pourront être prises également par lui, en sa pleine autonomie législative ou administrative, sans interférence, si vous le voulez.

Le sentiment qui a dicté : *les voies appropriées* plutôt que *les voies les plus appropriées* est aussi celui qui a fait apporter certaines petites retouches. J'ai ici un tableau synoptique. Je croyais que cette phrase existait dans le tableau. C'est une chose à laquelle il me semble que tout le monde peut donner son adhésion.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Monsieur le Président, Messieurs, je crois que cette phrase n'est pas si inoffensive que cela. Je crois qu'on peut l'entendre ainsi : Chaque État reste parfaitement libre de faire ce que lui permet sa législation propre. J'interprète la Convention dans le sens que chaque État sera tenu d'y conformer sa législation. Dans ces conditions, je crois que le complément proposé par la Délégation française est inutile, sinon dangereux. Tout en le regrettant infiniment, je ne pourrai pas l'accepter.

M. HOLCK-COLDING (Danemark). — Permettez-moi, Messieurs, de faire une petite remarque à propos de l'ancienne rédaction de l'article; à la dixième ligne on lit : *ou de la qualité des propriétaires, des marchandises...* Ce texte contient une virgule qui, je trouve, en fausse le sens. Également à la page 40 du *Livre Vert*, au commencement de l'avant-dernier paragraphe (1), on lit : *qualité du propriétaire*. Je trouve encore cette faute dans l'amendement proposé par la Délégation japonaise, qui parle aussi de : *la qualité des propriétaires, des marchandises, etc...*, avec virgule. Mais je vois dans l'amendement proposé par la Délégation française : *la qualité des propriétaires des marchandises* que la virgule est biffée. Je crois qu'il serait plus clair de ne pas mettre de virgule entre les mots *du propriétaire* et les mots *des marchandises*.

M. ALVAREZ (Chili). — Messieurs, la proposition de la Délégation du Chili touche seulement à la forme de l'article, et non pas au fond. Nous proposons de supprimer, dans l'article 2, la partie qui commence à : *par voies ferrées et par voies d'eau...* et finit à : *ou autres moyens de transport en transit*. La Délégation du Chili estime en effet que toute cette phrase n'est que la répétition de ce qui est dit à l'article 1 et, du reste, dans toute la Convention. Il nous semble que cette phrase donne de la confusion au texte ou, en tout cas, l'alourdit.

M. SERRUYS (France). — Messieurs, je voudrais répondre à la fois à M. Lankas et à M. Alvarez, en leur disant qu'ils se méprennent sur le sens de la petite incise que M. Lankas a bien fait de me signaler, car je ne l'avais pas regardée.

Quand nous disons : *Conformément à leur législation propre...*, est-ce que cela veut dire que nous pensons faire un jour obstacle, de notre législation propre, à la Convention? Pas le moins du monde. Il est certain que si nous signons une convention et que sur un point quelconque notre législation s'oppose à la convention que nous avons signée, il ne nous reste qu'un seul moyen : c'est de s'y conformer. Seulement, les mesures que nous prendrons, nous considérons que nous les prenons sous notre propre initiative, conformément à notre législation. Ce que nous avons voulu, c'est qu'on n'intervint pas pour dire : telle mesure n'est pas conforme à l'esprit du *Livre Vert*; et certaines interventions qui se sont produites ici me prouvent que la réserve que j'ai faite n'était peut-être pas si inutile.

En somme, ce que nous ne voulons pas, c'est qu'on vienne nous dire : telle mesure que vous prenez dans votre pleine indépendance, conformément à votre législation, n'est pas conforme à un cahier, à un texte, à une délibération, etc...

(1) Voir page 385.

Le jour où l'on pourra nous dire : telle mesure que vous prenez n'est pas conforme au texte de la convention passée, oh ! alors, il nous reste une chose à faire : c'est de conformer notre législation. Personne ici ne pense exciper d'aucune espèce de mot pour violer l'esprit d'une convention.

Seulement, je crois qu'il est bon de dire que si nous avons le devoir de conformer notre législation à un texte, aussi longtemps que nous demeurons conformes à l'esprit et à la lettre du texte, nous avons le droit d'agir en nous inspirant, chacun dans notre pays, de notre législation propre. C'est ce souci qui m'a fait introduire la phrase en question, pas autre chose.

M. NEUJEAN (Belgique). — Messieurs, je suis heureux des observations que vient de présenter M. Serruys. Je ne puis cependant m'empêcher, pour ma part, de partager les inquiétudes de M. le Délégué de Tchéco-Slovaquie. *Conformément à leur législation propre*, soit ne signifie rien, soit est une formule restrictive qui implique une restriction à la liberté du transit. S'il y a cette restriction, la Délégation belge ne peut s'y associer. Si la phrase est inutile, pourquoi la mettre puisqu'elle soulève des inquiétudes ?

J'ajoute que s'il s'agit du respect du droit national, du droit de souveraineté, ce respect est inscrit dans le préambule et vous avez à cet égard toute espèce de garantie. J'insiste donc auprès de la Délégation française pour qu'elle renonce à ce membre de phrase que je trouve réellement dangereux.

M. SERRUYS (France). — Messieurs, je vois qu'il peut y avoir quelque arrière-pensée en ce qui concerne l'intention de ces mots, que j'ai insérés simplement avec le souci de réserver le droit de tous ceux qui souscriront à cette Convention, et afin précisément qu'ils puissent y adhérer pleinement sans aucun scrupule d'ordre national. J'avais voulu réserver par ces mots, sinon la barrière du droit national, celle de la procédure nationale.

Mais puisqu'il ne s'agit que d'une question de procédure et que le résultat de l'article sera exactement le même, je n'éprouve aucune difficulté à abandonner ces mots. Ils ne contenaient rien, si ce n'est un hommage au droit de chaque État de prendre des mesures en toute liberté. Je vois que certaines Délégations, à l'opinion desquelles j'attache le plus grand poids parce que je la sais autorisée, préfèrent ne pas voir insérer ces mots dans l'article. En ce qui me concerne, j'y souscris très volontiers.

LE PRÉSIDENT. — Il n'y a pas d'autre observation?...

Je mets aux voix la nouvelle rédaction de l'article 2 proposée par la Délégation française et dont je donne une nouvelle lecture :

ART. 2. — Sous réserve des autres stipulations de la présente Convention, les mesures de réglementation et d'exécution des transports en transit prises par les Puissances à travers les territoires desquels le transit s'effectue, faciliteront le libre transit par voie ferrée et par voie d'eau à travers les territoires placés sous la souveraineté ou sous l'autorité des dites Puissances et sur les voies en service appropriées au transit international, des personnes, marchandises, bagages, navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport, sans aucune distinction tirée soit de la nationalité des personnes, soit du pavillon des navires et bateaux, soit du point d'origine, de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination, ou de la qualité des propriétaires des marchandises, voitures, wagons ou autres moyens de transport en transit.

Ce texte est adopté par 30 voix.

LE PRÉSIDENT. — Nous passons à un amendement proposé par la Délégation brésilienne.

La parole est à M. Barboza Carneiro, de la Délégation du Brésil, pour développer son amendement.

M. BARBOZA CARNEIRO (Brésil). — L'amendement proposé par la Délégation brésilienne consisterait à ajouter à l'article 2 l'alinéa suivant :

Les États dont les moyens de transport bénéficient des avantages accordés par cet article, s'engagent à ne pas établir un traitement préférentiel en matière de transport en faveur de leurs nationaux et au détriment des ressortissants des pays transités.

La Délégation brésilienne demande que cette question soit renvoyée à une commission qui l'examinerait et qui étudierait — si tel est son sentiment — la meilleure forme à proposer à la Conférence pour introduire dans la Convention un texte qui sauvegarde en quelque sorte les droits des pays transités.

La Délégation brésilienne propose donc qu'avant la discussion en séance plénière son amendement soit renvoyé à une sous-commission composée notamment, si cela leur agréé, des délégations belge, britannique, française, italienne, japonaise et néerlandaise.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Il me semble que nous abordons une question très grave qui n'est pas encore suffisamment mûre pour être soumise à une sous-commission. Si j'ai bien compris le Délégué brésilien, avec lequel j'ai échangé quelques mots à ce sujet, il me paraît craindre une difficulté dont je trouve qu'elle devrait faire l'objet de notre étude. Au premier abord, sa proposition me fait redouter qu'il ne propose un remède qui, probablement, n'est pas de notre compétence et qui même ne me semble pas pouvoir s'appliquer dans le cas qui l'inquiète.

Je propose donc que quelques-uns des délégués intéressés se réunissent, non pas en tant que sous-commission de cette Conférence, mais afin de prendre personnellement contact et d'échanger leurs vues à ce sujet. Assurément il n'est pas prudent, tant que la question n'est pas plus avancée, de créer une sous-commission technique qui ne saurait de quel côté se diriger. Je propose donc à la Délégation brésilienne que cette question soit renvoyée à plus tard et fasse pour l'instant l'objet d'entretiens particuliers de façon à préparer quelque chose qui puisse être renvoyé à une sous-commission.

LE PRÉSIDENT. — Le Bureau est d'avis que ce serait là une excellente solution. S'il n'y a pas d'objection, la discussion de l'amendement brésilien sera remise (1).

Il y a encore deux amendements à l'article 2, les amendements proposés par la Délégation serbe-croate-slovène et par la Délégation roumaine. Le Bureau pense — j'espère que vous serez d'accord avec lui — qu'après les décisions prises au sujet de l'article 1, il n'y a pas lieu de voter sur ces deux amendements.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Il me semble que l'amendement brésilien devrait être discuté en même temps que l'article 4 qui traite de la rémunération.

LE PRÉSIDENT. — Le Délégué du Brésil l'a proposé comme un amendement à l'article 2. Sur la demande du Délégué britannique, les Délégués intéressés à la question en parleront entre eux, la question n'étant pas suffisamment mûre, et l'amendement sera discuté plus tard.

Il n'y a pas d'opposition?..

La discussion de l'amendement brésilien est renvoyée.

Personne ne demande plus la parole sur l'article 2?..

L'article 2 est adopté avec le texte dont j'ai donné lecture.

(1) Voir pour la suite de cette discussion, page 183.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 3

LE PRÉSIDENT. — Nous arrivons à l'article 3 dont je rappelle le texte :

Droits et taxes. — Les personnes, marchandises, envois postaux, navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport en transit ne seront soumis à aucuns droits ou taxes spéciaux en raison de leur entrée, de leur sortie ou de leur transit; toutefois pourront être perçus, sur les marchandises en transit, des droits exclusivement affectés à couvrir les dépenses légitimes de surveillance et d'administration qu'imposerait ce transit aux Puissances transitaires; le montant global des droits perçus de ce chef, qui ne devra en aucun cas dépasser celui des droits prélevés sur les marchandises importées en franchise, pourra d'ailleurs être réduit ou même ces droits supprimés sur certaines voies.

Je donne la parole à M. Matsuda, Délégué du Japon, qui a un amendement à déposer.

M. MATSUDA (Japon). — L'amendement proposé par la Délégation japonaise tend à ajouter à la fin de l'article 3 les lignes suivantes :

... Sans aucune distinction tirée soit de la nationalité des personnes, soit du pavillon des navires et bateaux, soit du point d'origine, de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination, ou de la qualité des propriétaires, des marchandises, envois postaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport en transit.

On trouve la même précision dans l'article 2 et il nous semble utile d'insérer cette phrase à l'article 3 pour éviter toute erreur d'interprétation. Je crois que l'Assemblée sera d'accord avec nous. J'ajoute que si la Conférence le désire, je me contenterai que l'interprétation que je viens de donner prenne place dans le procès-verbal

LE PRÉSIDENT. — Avant de continuer la discussion sur la proposition de la Délégation japonaise, je vous propose, d'accord avec M. le Délégué japonais, de commencer par les amendements qui ont trait au texte même de l'article.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je tiens à dire en passant que nous partageons entièrement les vues de la Délégation japonaise en ce qui concerne leur amendement, mais j'estime que l'amendement que j'ai proposé doit être discuté d'abord.

Voici en quoi il consiste : à la ligne 3 du texte anglais (ligne 4 du texte français) après le mot *nevertheless* (toutefois), nous proposons de supprimer le mot *goods* (marchandises) et insérer les mots *such traffic* (ces transports). C'est une question d'importance très relative, mais je crois qu'il faut tenir compte de ce que le coût de surveillance du transit peut être important en ce qui concerne les personnes aussi bien qu'en ce qui concerne les marchandises, et que, par conséquent, nous ne devons pas nous limiter uniquement aux marchandises. Pour donner un exemple, je crois que la plupart des pays font payer un droit pour viser les passeports. Nous devons faire en sorte que ces droits soient compris, et c'est pourquoi je propose de dire *traffic* (transport) au lieu de *goods* (marchandises).

Ensuite, à la ligne 6, nous proposons d'insérer les mots *ces droits ne devant pas dépasser le montant raisonnablement nécessaire à cet effet*, de manière à limiter les droits qui pourront être perçus. J'ai remarqué qu'il y avait un amendement italien dans le même sens. Je suppose que la rédaction de tous les amendements sera étudiée en dernier ressort par le Comité de rédaction, mais il me semble, afin d'être clair, que nous avons besoin d'une limite de cette espèce, car il ne faut pas seulement dire que les droits devront couvrir les dépenses légitimes, mais encore qu'ils ne devront pas être supérieurs à ce qui est raisonnablement nécessaire pour les couvrir.

Ces mots deviennent encore plus nécessaires si vous acceptez le troisième amendement que nous proposons, en même temps d'ailleurs, je le remarque, qu'un grand nombre d'autres délégations. Cet amendement consiste à supprimer la fin du paragraphe, c'est-à-dire les mots qui spécifient que *le montant glob. l des droits perçus de*

ce chef ne devront en aucun cas dépasser celui des droits prélevés sur les marchandises importées en franchise. Je pense qu'un certain nombre de délégations auront été frappées par le fait que cette règle est plutôt artificielle, et que la pratique, dans bien des pays, n'y est pas conforme et peut-être même ne pourrait s'y conformer.

J'ajoute même qu'il me paraît, soit superflu, soit très dangereux, d'ajouter à la fin de l'article 3 que le montant global de ces droits *pourra d'ailleurs être réduit, ou même ces droits supprimés sur certaines voies.* A mon avis, ceux qui ont inséré ces mots devaient avoir en vue les rémunérations relatives aux chemins de fer, fixées par l'article 4. Nous pourrions difficilement admettre que les droits de transit destinés à couvrir des dépenses de surveillance soient différents pour différentes routes. C'est pourquoi nous proposons de supprimer la dernière phrase et d'insérer les autres amendements dont je viens de donner lecture.

M. BIGNAMI (Italie). — M. le Délégué britannique vient de dire que la Délégation italienne avait déposé un amendement précisément dans le même sens que la Délégation britannique. Voici notre amendement :

Effacer la fin de l'article à partir des mots *le montant global* et remplacer par les mots : *le montant global des droits perçus de ce chef devra être raisonnable et pourra d'ailleurs être réduit ou même supprimé sur certaines voies.*

Voici les motifs de notre amendement : En effet, établir une relation ou une corrélation de droits réciproques entre le transit et l'importation peut paraître assez arbitraire et capable de lier, sans aucun résultat pratique, la liberté d'action du pays de transit, pour ce qui a trait à ses exigences d'importation en franchise.

D'autre part, la faculté de supprimer sur certaines voies les droits appliqués en général rend chose illusoire l'uniformité de régime, et même indique très nettement un régime différentiel.

Je ne sais si l'Assemblée acceptera la substance même de ces deux amendements ; si elle le fait, la Délégation italienne ne verra aucune objection elle-même à accepter la proposition britannique consistant à renvoyer les deux amendements au Comité de rédaction.

M. SERRUYS (France). — Monsieur le Président, Messieurs, nous avons dans l'amendement français un élément commun avec les amendements proposés par la Délégation britannique et la Délégation italienne. C'est celui qui consiste à exclure une corrélation tout à fait arbitraire, comme l'a très bien vu M. le Délégué de l'Italie, entre les taxes de transit et les droits d'importation. Ceci repose sur une doctrine économique que je considère, pour ma part, comme inacceptable.

Je suis donc assez porté à croire qu'il serait bon de substituer à la dernière phrase une notion analogue à celle qui figure dans la proposition britannique. Mais je crois qu'il y a là une question de texte non encore suffisamment éclaircie.

En somme, ce qu'il faudrait trouver, ce serait un texte qui tint compte de tous les éléments de la proposition britannique, des éléments de la proposition italienne, et, jusqu'à un certain point aussi, des éléments de la proposition française.

Je crois donc qu'il serait bon que nous fussions chargés pour la prochaine séance d'apporter un texte commun sur cette partie de l'article 3. Je crois que l'accord pourra se faire très facilement, mais il est difficile d'improviser une rédaction commune en séance. Je suis persuadé que l'accord pourra se faire unanime et je demande que la question soit réservée.

Puisque je suis à la tribune, et que je ne veux pas prendre trop les moments de l'Assemblée, reste la question de la proposition de la Délégation japonaise. En principe, je n'y vois aucune espèce d'inconvénient. Mais, étant donné que l'article devra être examiné à nouveau au point de vue de sa rédaction, je demande à la Délégation japonaise si elle ne pourrait pas également renvoyer sa proposition au Comité de rédaction, d'autant que la forme qu'elle présente ne s'insère dans aucune phrase.

LE PRÉSIDENT. — La Délégation du Chili avait proposé un amendement qui devient inutile. Il en est de même de l'amendement présenté par la Délégation serbe, qui disparaît comme conséquence du vote de ce matin.

J'arrive maintenant à l'amendement proposé par la Délégation roumaine.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Nous nous rallions à l'amendement présenté par la Délégation italienne.

LE PRÉSIDENT. — Je vous proposerai de soumettre la question à une sous-commission composée des auteurs des amendements, c'est-à-dire de MM. les Délégués britannique, italien, français, japonais. Si M. le Délégué roumain veut en être aussi?...

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Oui, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT. — Il n'y a pas d'opposition? En conséquence, la Conférence décide de renvoyer l'article 3 à une sous-commission (1) composée de MM. Llewellyn Smith (Grande-Bretagne), Bignami (Italie), Serruys (France), Matsuda (Japon), Perietzeano (Roumanie).

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Le paragraphe à la fin de l'amendement français est d'un caractère tout différent et je ne sais si notre Commission aura à s'en occuper.

M. SERRUYS (France). — Cet amendement a pour but de réserver la possibilité d'appliquer sans encombre une législation qui, je crois, n'est pas essentiellement française : c'est la législation sur le chiffre d'affaires. Voici cet amendement :

La présente disposition s'entend sans préjudice des taxes fiscales afférentes aux transactions dont les marchandises en transit pourraient être l'objet au cours de leur entreposage ou de leur transport.

En effet, il arrive quelquefois que des marchandises qui sont importées en transit et entreposées sont vendues au cours de leur entreposage. Cette transaction commerciale est, dans certains pays, notamment en France, l'objet d'un impôt. En France, cet impôt est de 1,10 % sur le chiffre d'affaires. Remarquez que ceci n'est pas une taxe de transit; cela ne touche en rien au barème de transport. C'est tout simplement une superposition fiscale qui vise les marchandises ayant fait l'objet d'une transaction commerciale. Ce n'est donc pas le transit qui est atteint, mais il faut réserver le jeu de cet impôt.

Je n'attache aucune importance à ce que le texte que j'ai proposé passe dans le texte même de la Convention. Il me suffirait qu'il en fût pris note et que ce fût porté au procès-verbal. Je ne voudrais pas qu'il pût se produire, par rapport à cet article, une difficulté quelconque. Nous réservons, si vous le voulez, et nous distinguons exactement les droits de transport, d'un côté, les taxes afférentes au transit et toutes les charges fiscales qui pourraient porter sur les opérations commerciales, de l'autre.

Cette distinction devait être faite parce qu'elle intéresse non seulement la législation française, mais d'autres législations. Je ne demande donc pas essentiellement le changement de l'article. S'il vous apparaissait que de porter cela dans le procès-verbal est suffisant, je m'y rallierais.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je me rallie à la proposition de la Délégation française, qui consiste à faire figurer quelque explication au procès-verbal. Je suis hostile à toute surcharge dont on pourrait alourdir le texte de la Convention.

LE PRÉSIDENT. — Nous sommes d'accord : le procès-verbal fera mention de la réserve de M. Serruys.

(1) Voir page 70 le rapport de cette sous-commission.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 4

Nous arrivons à l'article 4. Il y avait un amendement présenté par la Délégation britannique. Je crois que, là encore, c'est une question de rédaction.

Vient ensuite l'amendement présenté par la Délégation suédoise.

M. HANSEN (Suède). — Monsieur le Président, Messieurs, l'amendement proposé par la Délégation suédoise tend à supprimer à la ligne 5 les mots : *des tarifs raisonnables*, et à mettre :

Tarifs qui, d'après les principes de tarification générale, appliqués aux chemins de fer en question, soient raisonnables.

La raison qui milite en faveur d'un tel changement est qu'il n'existe pas, à notre avis, des tarifs de chemins de fer raisonnables. En effet, les manières de fixer les tarifs sont différentes dans presque chaque pays. Les tarifs dépendent essentiellement de l'intensité du trafic ainsi que du revenu qu'on veut tirer de l'exploitation. Et même ces points de départ fixés, les *principes techniques* (par exemple, la proportion entre les prix kilométriques appliqués aux *grandes* distances et aux *petites* distances) diffèrent selon les pays les plus importants, par exemple en Angleterre, en France et aux États-Unis, sans qu'on puisse dire que telle ou telle de ces méthodes soit la seule raisonnable.

D'un autre côté, le but de la Convention du Transit n'est pas du tout d'imposer aux différents pays des règles à suivre pour la fixation de ces tarifs *en général*, mais seulement d'assurer que le *trafic en transit* soit traité aussi favorablement que le trafic intérieur ou d'exportation.

Nous partageons donc tout à fait l'opinion exprimée dernièrement à la séance plénière par l'honorable Délégué de la Tchéco-Slovaquie, M. Lankas, qui exprimait notamment que les tarifs normaux intérieurs sont à appliquer aussi au transit, et que les seules exceptions permises s'appliquent à des tarifs introduits en faveur de certaines industries spéciales.

Il nous semble que la formule que nous avons proposée exprime ces points de vue mieux que le texte actuel, mais, naturellement, nous pourrions choisir une autre rédaction.

M. DE WALTER (Hongrie). — Messieurs, je dois constater que les trois amendements proposés par la Délégation hellénique, la Délégation suédoise et la Délégation hongroise sont en connexion l'un avec l'autre.

La Délégation suédoise propose l'application des tarifs d'après le principe de tarification générale : ce sont des tarifs globaux.

La Délégation hellénique propose d'appliquer des tarifs intérieurs : ce sont aussi des tarifs globaux.

Dans le rapport que j'ai eu l'honneur de présenter au cours de la huitième séance (1), j'avais exposé que la Hongrie a poursuivi, dans tous les accords conclus jusqu'à présent, le principe de parfaite égalité réciproque en ce qui concerne l'application des tarifs. Ceci comporte l'application réciproque sous les mêmes conditions, sur le même parcours et dans la même direction, des mêmes tarifs pour les envois d'un État quelconque qui accorde la réciprocité, que pour les envois propres.

Dans cet ordre d'idées, je dois me rallier en principe aux deux amendements proposés par la Délégation hellénique et la Délégation suédoise, mais seulement en principe, étant aussi d'avis que l'expression *convenables* employée par la Délégation française, ou *raisonnable* que nous voyons dans le projet, admet une interprétation tellement vague qu'il sera évidemment presque impossible d'éviter des différends.

C'est pourquoi je me permets de proposer pour cette disposition une rédaction conforme à celle qui figure dans la Convention conclue entre l'Italie et la Hongrie, dans

(1) Voir page 11.

le sens que j'avais l'honneur de porter à votre connaissance au cours de la huitième séance, c'est-à-dire *l'application des mêmes tarifs dans la même direction, sur le même parcours et dans les mêmes conditions.*

La deuxième proposition hongroise n'est que la conséquence logique de ce principe d'égalité au nom duquel il faut expressément exclure la possibilité de poser des conditions qui favoriseraient unilatéralement les propres transports d'un pays au détriment des autres Parties Contractantes, conditions qui rendraient impossible l'application générale du principe en donnant à chaque État les moyens d'instituer des privilèges pour ses propres envois : condition que la marchandise soit d'origine indigène ; condition que la marchandise soit amenée de l'endroit même à la gare expéditrice, condition que les matières premières ou le demi-fabricat de la marchandise favorisée ait été entièrement ou en partie expédiées sur des voies nationales.

M. POLITIS (Grèce). — La Délégation hellénique, partant des principes :

1° Que la politique de protectionnisme ou de libre-échange des pays doit être poursuivie uniquement par le moyen des tarifs douaniers ou des primes et subventions directes et non par le moyen des tarifs de transports ;

2° Que l'établissement des tarifs, tant par leur taux que par les conditions de leur application, constitue une question d'ordre intérieur dans chaque pays et ne peut, en conséquence, faire l'objet d'un contrôle quelconque de la part des autres pays sans porter atteinte au droit de souveraineté ou d'autorité de ce pays ;

3° Que les transports en transit doivent être effectués sur un pied de parfaite égalité de traitement, quelles que soient leurs provenances, leurs destinations ou leur nationalité ;

Estime :

1° Que la première partie de l'article 4, qui stipule l'application aux transports en transit de *tarifs raisonnables*, disposition qui ne signifie pas grand'chose mais qui, pourtant, pourrait donner lieu, dans son application, à des difficultés sérieuses, doit être supprimée ;

2° Qu'un nouveau paragraphe ainsi conçu doit être ajouté à la fin de cet article :

Les pays participants s'engagent à appliquer aux transports en transit leurs tarifs intérieurs en vigueur sur les mêmes parcours.

L'addition est la conséquence immédiate de la suppression de la première partie, parce qu'on pourrait nous soupçonner de vouloir appliquer des tarifs prohibitifs, ce qui n'est pas notre intention. Pour éviter une telle interprétation, il est absolument nécessaire que nous prenions l'engagement d'appliquer dans ce cas le tarif intérieur, bien entendu sur le même parcours, dans la même direction et pour la même nature de marchandise.

M. BIGNAMI (Italie). — La Délégation italienne ne peut pas accepter l'amendement proposé par la Délégation hellénique. Nous avons nous-mêmes présenté un amendement qui tend à corriger l'article 4 en vue de tenir compte, dans l'application des tarifs, de certaines conditions particulières à chaque État.

L'article 4, en effet, dispose que :

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à appliquer des tarifs raisonnables...

Et on ajoute : *..... tant par leur taux que par les conditions de leur application, et compte tenu des conditions du trafic, ainsi que des considérations de la concurrence commerciale entre voies de transport.*

Nous proposons d'ajouter : *..... et de la nécessité de favoriser des productions spéciales.*

Je pense qu'une Convention comme celle-ci doit empêcher les États d'établir, pour le transit, des tarifs trop élevés, mais qu'elle ne doit pas empêcher les États d'établir quelquefois des tarifs plus bas pour leurs propres envois, sans être obligée pour cela d'accorder les mêmes tarifs aux marchandises qui passent à travers le pays.

Je vais donner un exemple que j'emprunte naturellement à mon propre pays, l'Italie.

Comme vous le savez, l'Italie a une forme très allongée, et il y a une très grande différence de développement industriel et agricole entre la partie inférieure et la partie

supérieure du pays. Ceci nous amène naturellement à employer tous les moyens pour tâcher de développer la partie inférieure de l'Italie au point de vue industriel et agricole, pour des raisons économiques et pour des raisons de justice.

On a dit tantôt que pour développer certaines industries il suffit d'avoir égard seulement au régime douanier et qu'il suffit de modifier les droits de douane. Mais cela n'empêche que par les moyens de transport on peut obtenir des avantages plus grands et plus conformes à la justice.

Si nous voulons développer la partie inférieure de l'Italie, nous devons, comme nous le faisons en effet, adopter quelquefois, pour un transport déterminé, des tarifs qui sont au-dessous du prix de revient. Par exemple c'est ce qui se passe pour le transport des oranges, des citrons et d'autres denrées qui appartiennent à nos productions agricoles. Si des denrées semblables, provenant de l'étranger, arrivent à Gênes et doivent traverser l'Italie pour aller précisément faire concurrence à nos produits au delà de la frontière, serait-il juste de leur accorder ces mêmes tarifs très réduits, je dis au-dessous du prix de revient?

Nous attachons naturellement une importance très grande à notre amendement. Nous croyons que dans ce cas il est de toute justice qu'un pays puisse adopter précisément des tarifs très réduits pour ses propres envois sans qu'il puisse être obligé d'accorder les mêmes tarifs à des marchandises qui le traversent. Bien entendu le pays devra être obligé à ne pas adopter des tarifs trop élevés, et nous voyons que précisément on a mis ici le mot *raisonnables*. C'est pourquoi nous croyons nécessaire de conserver cette phrase : *des tarifs raisonnables, tant par leur taux que par les conditions de leur application, compte tenu des conditions du trafic ainsi que des considérations de la concurrence commerciale entre voies de transport*; et nous demandons en outre d'ajouter après cette phrase les mots : *et de la nécessité de favoriser des productions spéciales*.

En indiquant que les tarifs doivent être raisonnables, on peut empêcher certains pays de commettre des abus, mais il ne serait pas juste de défendre à un pays comme l'Italie, qui a des exigences spéciales, d'avoir des tarifs très bas, dont l'adoption s'explique au point de vue de la justice et au point de vue économique.

M. WINIARSKI (Pologne). — « Je m'étais imaginé que le but de la Conférence générale était de ratifier le travail que nous avons fait dans la Commission, travail sérieux auquel ont pris part presque toutes les Délégations. J'aurais compris que les Délégations qui n'ont pas suivi la discussion et qui n'ont peut-être pas bien compris ce que nous avons arrêté, vinssent ici demander des explications; mais que celles qui ont pris part à nos travaux viennent les démolir, cela je ne le comprends pas. »

M. Politis, pour qui j'ai une très grande estime et même une très grande affection née au cours de nos travaux à Paris, me pardonnera d'avoir répété les paroles qu'il a prononcées ce matin (1), au sujet d'une proposition analogue à celle qui est faite. Il ne s'agit certes pas d'un texte intangible, d'un texte *ne varietur*; mais il est peut-être bon de rappeler que sur ce point aussi, nous avons eu d'interminables discussions et que le texte qui nous est proposé est le fruit de mûres réflexions et d'un compromis comme toujours.

La Délégation polonaise n'est pas très heureuse de voir dans le texte figurer le mot *raisonnable*. En effet, il faut penser à cette juridiction qui sera chargée de faire respecter ce mot *raisonnable* et de statuer en cas de différend. Ce mot *raisonnable* donnera lieu à de très longs procès devant la Société des Nations; mais puisqu'on n'a pu trouver un autre mot, il serait peut-être bon de le conserver dans notre texte.

Il conviendrait aussi de se souvenir qu'il s'agit ici d'intérêts qui ne sont pas toujours concordants, mais qui sont toujours légitimes et respectables. Peut-être serait-il bon de rappeler la vieille distinction du droit romain et de dire que pour les États dont le territoire sera traversé, l'acceptation de la formule proposée par la Délégation hellénique constitue un *damnum emergens* et que pour les États qui voudraient faire passer leurs produits à travers le territoire d'un État transitaire, c'est un *lucrum cessans* si la formule proposée n'est pas adoptée.

Je ne reproduirai pas tous les arguments, en faveur du maintien du texte proposé. La Délégation polonaise se rallie entièrement aux paroles prononcées par le Délégué italien.

(1) Voir page 45.

M. SERRUYS (France). — Permettez-moi de résumer un débat qui, par sa variété, commence à devenir un peu confus.

Nous avons devant nous des thèses que nous pourrions graduer et, d'autre part, des thèses que nous pourrions différencier.

Une thèse, présentée dans sa forme la plus logique, par la Délégation hellénique est celle-ci : les tarifs de transit seront les tarifs intérieurs. Cette thèse est reprise, sous une forme un peu différente, par la Délégation hongroise ; elle l'a spécifiée à différents points de vue, elle en a nuancé l'application, mais c'est la même thèse.

Il y a la thèse de la Délégation suédoise, qui est plus circonspecte, mais qui aboutit au même résultat, puisqu'elle dit qu'on doit adopter des *tarifs qui, d'après les principes de tarification générale appliqués aux chemins de fer en question, soient raisonnables*. Cela veut dire que ce seront, non pas des tarifs intérieurs, mais des tarifs qui se rapprocheront beaucoup des tarifs intérieurs.

Voilà la position très bien établie dans sa forme rigoureuse par la Délégation hellénique, dans sa forme appliquée et par conséquent différenciée par la Délégation hongroise et dans sa forme approchée et atténuée, par la Délégation suédoise.

Tout cela, c'est le même corps de doctrine : les tarifs seront les tarifs intérieurs. Cette doctrine a été longuement exposée, comme l'a dit le Délégué polonais, au cours de la Conférence de Paris. Pour des motifs dont je me contenterai de citer ceux qui sautent le plus aux yeux, elle a été écartée. Elle l'a été, notamment parce que la situation des États est habituellement très différente et que l'on ne peut pas établir à cet égard une norme générale. Il y a des États qui ont intérêt à ne pas donner leur tarif intérieur, par exemple, pour certaines productions, et je pourrais ajouter aux considérations données par M. le Délégué de l'Italie des considérations dont je prendrai la source dans notre propre situation actuelle. A la suite de certaines destructions, nous devons compter avec le fait que certaines industries qui étaient concentrées sont désaxées. Jadis, par exemple, dans l'industrie textile, nous avions, groupés dans la même ville habituellement, le peignage, la filature, le tissage ; maintenant, du fait de ces destructions, la filature a disparu, et pour remettre cette industrie en train, nous pouvons prévoir pour certaines catégories des tarifs spéciaux : la chose est à l'étude et elle rentre dans l'ordre d'idées exposé par M. le Délégué de l'Italie. Voilà un cas où le tarif intérieur inférieur au tarif de transit est justifié, mais l'inverse peut se justifier également. Il y a donc là des situations très diverses, et établir une règle commune serait nier toutes les contingences qui font précisément la situation économique différentielle des différents pays. Donc une règle générale rigoureuse serait *summum jus, summa injuria*. Je crois qu'il faut écarter sous quelque forme que ce soit la théorie, l'application obligatoire au tarif du transit des tarifs intérieurs.

Ici, je me tourne vers notre Collègue de l'Italie et je lui dis : vous avez argumenté comme si la thèse de la Délégation hellénique se trouvait dans la Convention. Vous avez demandé à la Convention la permission de faire quelque chose que la Convention ne vous interdit pas.

Par conséquent, votre amendement, qui est intéressant et qui est une bonne indication pour l'Assemblée, me paraît inutile.

Il y a un amendement dont la justification n'a pas encore été apportée et qui est extrêmement intéressant parce qu'il crée un point de vue nouveau. C'est l'amendement de la Délégation roumaine. Sous réserve de la façon dont il sera présenté, je voudrais dire qu'ayant écarté la thèse de l'assimilation des tarifs en transit aux tarifs intérieurs, que devons-nous chercher ? Nous devons chercher un texte plus précis pour l'article 4 et plus précis pour un seul mot, le mot *raisonnable*, qui ne satisfait pas beaucoup. On a cru que ce mot était la porte ouverte à l'arbitraire ; que, d'après les conditions intérieures : abondance du charbon, état des voies, il permettrait d'établir des droits extrêmement différents. Mais évidemment il y a lieu de tenir compte de ces conditions dans les différents pays. La Délégation française a proposé une petite retouche qui mettrait à la place du mot *raisonnable*, le mot *équitable*. Le mot *équitable* montre qu'il faut une proportion, une mesure et qu'il faut surtout un sens profond de la justice qui sera, permettez-moi de le dire, la garantie maximum de l'application de nos conventions. Nous avons choisi le mot *équitable* aussi parce qu'il représente l'équité et de cette équité, vous avez deux garants. Vous avez un amiable compositeur qui sera un organe quelconque désigné par le Conseil de la Société de Nations pour arbitrer les petits diffé-

ronds, et vous avez la Cour internationale de Justice. Par conséquent, vous avez toute garantie qu'en mettant le mot *équitable*, ces deux organismes qui donneront ou des avis, ou des arrêts en jugeant *ex æquo et bono*, vous donneront toute satisfaction et je considère que si vous voulez substituer à la notion logique du mot *raisonnable* la notion morale du mot *équitable*, vous aurez apporté à ce texte le seul amendement dont il relève.

M. HOLCK-COLDING (Danemark). — Je voudrais simplement donner un renseignement pratique sur ce qui se passe dans mon pays. En raison de la situation spéciale qu'il est nécessaire de conserver pour notre agriculture, nous procédons comme suit. Pour une marchandise qui vient d'un autre pays, nous appliquons aux transports la même taxe que pour la même marchandise parcourant la même distance entre deux points de notre pays; mais notre Ministère de l'Agriculture reverse au fermier qui a besoin de la marchandise une aide en argent. De cette façon le service des chemins de fer se fait d'une façon très correcte et les intérêts spéciaux de nos agriculteurs sont sauvegardés.

M. BIGNAMI (Italie). — La Délégation italienne ne fait pas d'objection à accepter la suggestion de la Délégation française. Naturellement, elle tient à la substance des choses. Il est bien entendu que la Convention n'empêche pas l'application des tarifs conformes à l'amendement proposé par la Délégation italienne.

Je demande que cette déclaration soit insérée au procès-verbal et dans le rapport général.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — La Délégation britannique approuve entièrement la modification de rédaction proposée par la Délégation française et soutenue, nous sommes heureux de le constater, par la Délégation italienne, qui consiste à remplacer dans le texte français le mot *raisonnable* par le mot *équitable*. Nous sommes tout à fait d'accord, mais je tiens à faire remarquer que la traduction anglaise du mot *équitable* est *reasonable*. Le mot anglais *reasonable* n'a pas le même sens que le mot français *raisonnable* et je suggère que le mot *reasonable* reste dans le texte anglais, car il correspond au mot *équitable* du texte français. De plus, je désire attirer l'attention sur ce qu'une modification proposée par la Délégation française correspond à un amendement proposé par la Délégation britannique : c'est de substituer au mot *favoriser* le mot *faciliter*. J'espère que cela sera adopté. J'espère aussi qu'après cette très intéressante discussion, nous arriverons à un accord au sujet de la clause 4, avant de nous séparer ce soir.

M. HANSEN (Suède). — Je me rallie à la proposition de M. le Délégué italien consistant à insérer dans le procès-verbal et dans le rapport général une déclaration interprétative du sens de l'amendement.

M. DE WALTER (Hongrie). — Comme j'ai déjà eu l'honneur de le mentionner, la Hongrie opère sur les bases d'une parfaite égalité. C'est pourquoi j'avais fait ma proposition dont la Conférence, je l'espère, comprendra le sens. Si la Conférence ne l'accepte pas, du moins aura-t-elle été faite.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Il faut diviser la question car, si nous sommes d'accord avec la Délégation française sur tout ce qu'elle demande, je voudrais ajouter à la fin de cet article les mots *exception faite des nationaux du pays transitaire*.

LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix l'amendement français à l'article 4 dont je donne lecture :

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à appliquer au transit des personnes, bagages, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport sur les voies exploitées par des services publics d'État ou concédées, des tarifs équitables, quels que soient les points de départ ou de destination, tant par leurs taux que par les conditions de leur

application et compte tenu des conditions du 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.

L'amendement français est adopté par 31 voix.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Monsieur le Président, Messieurs, ce matin, j'ai peut-être été un peu trop concis, car cela m'a valu le rejet à l'unanimité d'un amendement dont l'idée directrice finira cependant par triompher. Je ne vous en tiens nullement rigueur, toutefois, et je ne m'en vengerai pas car je serai aussi bref que possible.

D'après l'article 4, des taxes peuvent être mises seulement sur les voies exploitées par des services publics d'État ou concédées. Je me suis demandé ce que signifiait cette disposition. S'agit-il de voies sur lesquelles on n'admet pas de transports circulant par leurs propres moyens ou sont-ce aussi des voies sur lesquelles des navires, des chalands, par exemple, peuvent circuler avec leurs propres moyens? Ainsi en France, en Belgique et dans bien d'autres pays, il y a des canaux sur lesquels passent non seulement des bateaux indigènes, mais encore d'autres bateaux qui circulent par leurs propres moyens. Je voudrais savoir si l'État qui a construit ces canaux et les entretient, qui a organisé un service de signalisation et un service de surveillance — non pas dans le sens de l'article 2, qui parle de la surveillance du transit des marchandises — un service de surveillance en ce qui concerne les accidents possibles, je voudrais savoir, dis-je, si cet État peut soumettre l'usage de ces voies à des taxes. Je penche pour l'affirmative. Partout où l'État a dépensé de l'argent pour construire des canaux, pour les entretenir, partout où il a organisé un service de personnel, il doit pouvoir mettre des taxes.

Nous ne parlons, bien entendu, que des voies dont l'exploitation se fait par des services d'État ou des services concédés. Car je ne pense pas que vous voulez empêcher les États de dépenser des millions pour creuser les canaux.

Je proposais un texte additionnel à l'article 4. Le voici :

De même des tarifs raisonnables établiront des taxes destinées à couvrir les frais de construction, entretien, surveillance, éclairage, etc..., en dehors des taxes pour services rendus comme les éclusages, secours, etc... sur tout instrument de transport admis à circuler sur les voies non monopolisées.

Par exemple, lorsque vous transportez par chemin de fer une marchandise de A à B, les taxes représentent deux parties. La première partie est composée des dépenses faites pour le transport; l'autre comprend les dépenses de construction des voies, des frais généraux, etc. En ce qui concerne les transports fluviaux, il me semble que les taxes qui ont pour objet de couvrir les frais d'entretien, de balisage, devraient être maintenues.

M. NEUJEAN (Belgique). — Le péage, ce n'est pas une taxe.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Je sais bien qu'on appelle cela le péage, mais ce n'en est pas moins une taxe, qui n'est pas une taxe de surveillance, dans le sens de l'article 2. Si vous ne voulez pas parler des péages, c'est une autre question. Il faut qu'on le sache. Mais j'ai fait ma proposition, parce qu'il me semble qu'on ne peut pas supprimer les péages.

M. SERRUYS (France). — Monsieur le Président, l'amendement roumain comporte un point de vue intéressant, mais qui ne me semble pas afférent à cet article. En somme, de quoi s'agit-il? Il s'agit des péages. Eh bien! ces péages ne sont pas les barèmes de transport. Ce sont des redevances. Ce sont des redevances dues également par les marchandises qui ne sont pas en transit. D'autre part, la place de cette question de péage n'est pas à l'article 4; c'est à l'article 3, qui parle précisément de ces taxes et redevances. Je demanderai, pour que la question puisse être vidée (je crois que nous pouvons la vider en quelques minutes), que M. le Délégué de la Roumanie soit adjoint à la Commission qui va se réunir demain, pour fixer le texte de l'article 3. Je crois que, de cette manière, nous pourrions voir où se place exactement cette question...

M. PERIETZEANO (Roumanie). — C'est à la Conférence de nous dire si elle désire maintenir les péages ou les supprimer.

M. SERRUYS (France). — Les péages sont acquittés aussi bien par les marchandises en transit que par les marchandises faisant un trafic intérieur.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Si cela est acquis, le reste est facile.

M. SERRUYS (France). — D'autre part, il reste une dernière question assez intéressante et sur laquelle il faudrait revenir, mais dont ce n'est pas la place ici. C'est l'addition à la ligne 13. Je ne vais pas ouvrir le débat, mais la question soulevée est assez intéressante. La dernière phrase de l'article 4 dit : *Nulle rémunération, facilité ou restriction, etc.* Ce mot *restriction* a prêté à confusion dans certaines délégations avec lesquelles j'ai eu à m'entretenir. Elle porte sur les tarifs. Elle n'exclut pas la réserve de trafic que certains États peuvent faire pour des trajets monopolisés. Elle n'exclut même pas la réserve de pavillon. L'article porte uniquement sur les barèmes. Comme il est très important, je crois qu'il serait bon que ce fût dit dans un protocole de clôture.

LE PRÉSIDENT. — S'il n'y a pas d'opposition, la Conférence décide qu'il sera inséré dans le Protocole de clôture une remarque correspondant à celle que vient de faire M. Serruys.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je désire seulement une explication : A-t-on décidé de renvoyer la proposition roumaine à la Sous-Commission chargée de l'article 3? Je tiens à dire qu'elle n'a rien à voir avec l'article 3. J'estime que la question qui nous occupe concerne l'article 4.

M. SERRUYS (France). — En réalité, la proposition roumaine n'intéresse directement ni l'article 3 ni l'article 4 et elle ne se rapporte pas aux taxes afférentes spécialement au transit puisqu'elle vise aussi bien les marchandises en trafic intérieur, d'autre part, elle ne se rapporte pas non plus aux frais de transport puisqu'il ne s'agit pas de barème de transport.

Dans ces conditions, la Délégation roumaine ne se contenterait-elle pas d'une décision disant que la Conférence prend acte de sa proposition qui figurera au procès-verbal, proposition déclarant que les péages ne sont pas visés par les articles 3 et 4 et que tous les pays conservent à cet égard leur pleine liberté d'action.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — J'insiste d'autant moins que, la Roumanie n'ayant presque pas de canaux, il n'y a presque pas de péage chez nous. C'est pour les autres États et surtout pour la France que je soulevais la question.

LE PRÉSIDENT. — La Délégation roumaine ayant satisfaction, si personne ne demande plus la parole, je mets aux voix l'article 4 ainsi rédigé :

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à appliquer au transit des personnes, bagages, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport sur les voies exploitées par des services publics d'État ou concédées, des tarifs équitables, quels que soient les points de départ ou de destination, tant par leurs taux que par les conditions de leur application et compte tenu des conditions du 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 moyen de transport qui aurait été ou devrait être employé pendant une partie quelconque du parcours total.

Comme vous le voyez, Messieurs, cet article 4 se compose de l'amendement français et, pour la dernière phrase, de la dernière phrase figurant au *Livre Vert*.

L'article 4, avec cette rédaction, est adopté.

La séance est levée à 19^h 45.

IV^e SÉANCE DE LA COMMISSION PLÉNIÈRE

(Jeudi 17 mars 1921, 18^h 30.)

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION DE L'ARTICLE 3 ET SUITE DE LA DISCUSSION DE L'ARTICLE

La séance est ouverte sous la Présidence de M. le Jonkheer Loudon, Vice-Président de la Conférence.

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION DE L'ARTICLE 3

LE PRÉSIDENT. — Vous vous souvenez que la Conférence a chargé une sous-commission de s'occuper de la question du dernier alinéa de l'article 3 (1). Je prie M. le Délégué de la Grande-Bretagne de vouloir bien nous faire part des conclusions de cette Sous-Commission.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne), rapporteur (s'exprimant en anglais). — Monsieur le Président, la Sous-Commission était composée de représentants des Délégations française, italienne, japonaise, roumaine et britannique. Après avoir étudié tous les différents amendements proposés en ce qui concerne l'article 3 par ces mêmes Délégations et quelques autres, on est arrivé à un accord unanime sur le nouveau texte de l'article 3. Je vais en donner lecture.

ART. 3. — *Droits et charges.* — Les personnes, bagages, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport en transit, ne seront soumis à aucuns droits ou taxes spéciaux en raison de leur transit y compris l'entrée et la sortie. Toutefois, pourront être perçus sur ces transports en transit des droits et 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 et taxes seront appliqués dans les conditions d'égalité définies à l'article précédent.

Je crois que la Conférence constatera que cette rédaction tient compte de toutes les questions auxquelles les diverses Délégations attachaient une certaine importance. Il y a cependant une question dont a parlé hier M. le Délégué roumain lors de la discussion au sujet des péages (2). Notre Sous-Commission a été priée de s'en occuper. Notre opinion, tout à fait provisoire, est que la question touche l'article 4 plutôt que l'article 3, mais si la Conférence le désire, la Sous-Commission sera heureuse de continuer ses travaux et d'examiner plus à fond la question de savoir s'il est nécessaire, en ce qui concerne les péages, de changer ou d'ajouter quelque chose à l'article 3.

M. SERRUYS (France). — Pour cette question des péages, qui a été examinée d'une manière approfondie, il est apparu que si la question peut être réservée pour l'article 4, il est évident qu'il serait bon qu'un échange de vues ait lieu. Il faut ou bien que la question soit exclue de la Convention, ou bien qu'elle y soit incorporée, mais de toutes façons, il faut qu'une solution intervienne. Il faut que nous disions par un texte du procès-verbal ou du rapport ou du protocole de clôture que la question des péages n'est pas de notre compétence ou, au contraire, que nous l'examinions et la solutionnions, mais il est impossible de laisser subsister l'équivoque sur ce point.

(1) Voir page 62.

(2) Voir page 68.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — A mon avis, la question des péages ne peut pas être laissée en dehors de la Convention, mais je reconnais avec M. le Délégué de la France qu'elle a besoin d'études, d'échanges de vues entre nous qui l'avons posée, et c'est pourquoi je me rallie à la proposition de M. Serruys d'ajourner la question et de la confier soit à la Commission, qui a été chargée de l'article 3, soit à une autre qui rédigera un texte. Vous aurez alors à décider, mais je crois que j'arriverai à vous convaincre que cette question doit être traitée. Il en est de même de l'amendement que j'ai déposé pour l'article 4 au sujet des différenciations des marines nationales. Je propose que ces deux questions soient renvoyées à une Commission, soit celle qui s'est occupée de l'article 3, soit telle autre que vous voudrez bien nommer (1).

M. DEMETRIO RIBEIRO (Brésil). — Je suis parfaitement d'accord sur le régime à établir et j'en comprends l'utilité. Rien n'est plus juste. Il y a peut-être cependant des pays qui, ayant fait état dans leur budget de taxes d'entrées et de sorties représentant certaines sommes, auront besoin d'un certain temps pour s'adapter au nouveau régime. Je me permets donc de demander s'il ne serait pas possible de leur accorder un délai raisonnable pour adapter leur budget au régime nouveau, délai qui pourrait être d'au moins une année puisqu'en général les budgets de tous les pays ont une validité de cette durée. Ceci n'obligerait pas cette Commission à revenir sur sa juste décision et cela permettra aux États en question de ne pas retarder leur approbation de la mesure.

LE PRÉSIDENT. — Je propose de renvoyer à la Sous-Commission chargée de l'examen de l'article 3 l'examen de la proposition présentée par la Délégation brésilienne. D'autre part, de cette Commission feraient également partie M. Ribeiro et M. Tsang-Ou.

M. TSANG-OU (Chine). — La Délégation chinoise se rallie à la proposition brésilienne et, en même temps, partage la manière de voir de la Délégation roumaine au sujet du péage.

M. PAVICHICH (État serbe-croate-slovène). — Je propose de conserver les mots suivants de l'ancien texte :

Le montant global des droits perçus de ce chef, qui ne devra en aucun cas dépasser celui des droits prélevés sur les marchandises importées en franchise, pourra d'ailleurs être réduit, ou même ces droits supprimés sur certaines voies.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne), rapporteur (s'exprimant en anglais). — Ce passage a été omis dans notre projet, parce que nous avons estimé qu'il était désirable, en ce qui concerne ces droits de surveillance et d'administration, d'établir le principe qu'ils ne devraient être perçus que dans les conditions d'égalité dont l'article 2 donne le détail. D'ailleurs, il y a un amendement japonais dans ce sens. Vous remarquerez que l'une de ces conditions d'égalité mentionnées à l'article 2 est qu'il ne devrait y avoir aucune distinction tirée du point d'entrée ou de sortie du territoire. Ceci semble interdire toute distinction sur les voies différentes; mais, d'un autre côté, si la Conférence estimait qu'il devrait être permis de modifier les droits de surveillance selon les routes, il serait nécessaire d'insérer une réserve à la dernière phrase que nous avons mise et qui stipule que *les droits ou taxes seront appliqués dans les conditions d'égalité définies à l'article précédent*. Il faudrait alors dire que les droits ou taxes de cette nature *pourraient être réduits ou même supprimés sur certaines voies et que, à tous autres égards, ils seront appliqués dans les conditions d'égalité définies à l'article précédent*.

Cette question, en réalité, est plus qu'une question de rédaction et je ne peux pas parler au nom de mes collègues, mais si la Conférence en décide ainsi, nous pourrions,

(1) Voir page 113, le rapport de la sous-commission.

de cette manière, concilier les points de vue de la Délégation japonaise et de la Délégation serbe. Puisque je parle comme rapporteur, je ne pense pas pouvoir exprimer l'opinion de la Délégation britannique sur cette question.

M. MATSUDA (Japon). — Messieurs, si vous le permettez, je voudrais vous donner quelques explications sur le projet que la Commission a rédigé. Peut-être M. le Délégué de la Yougo-Slavie ne s'est-il pas rendu compte de ce que la Délégation japonaise proposait... Nous voudrions pouvoir ajouter à l'article 2 l'énumération suivante : *personnes, marchandises, bateaux, etc...* Cette énumération se trouve d'ailleurs dans plusieurs articles. D'après notre interprétation, notre amendement ne changerait pas le sens du texte original de l'article 3. Le nouveau texte rédigé ce matin par la Sous-Commission est rédigé dans le même sens et j'estime que les Délégations pourraient admettre notre proposition. En un mot, le texte proposé ce matin comporte la même interprétation que la proposition faite par la Délégation japonaise.

M. WINIARSKI (Pologne). — Il me semble que la phrase dont M. le Délégué de l'État serbe-croate-slovène propose le maintien, si elle reste telle qu'elle était dans l'article 3, n'est pas contraire aux principes de l'égalité des nations, ou de l'égalité de traitement, parce que cette différenciation n'est pas basée sur la différence de nationalité, d'origine, de provenance, mais sur les conditions techniques qui, sur des voies différentes, peuvent être différentes aussi. Il me semble que si l'on maintenait cette phrase, qui est supprimée dans la dernière rédaction, on faciliterait le transit dans une certaine mesure.

M. HOLCK-COLDING (Danemark). — Il me semble que l'amendement proposé par la Commission est un affaiblissement du texte du *Livre Vert*. Celui-ci stipule, à la fin de l'article 3 : ... *le montant global des droits perçus de ce chef, qui ne devra en aucun cas dépasser, etc...* Je serais bien heureux que la Commission m'expliquât cette modification.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne), rapporteur (s'exprimant en anglais). — Je ne sais pas si, en tant que rapporteur, je devrais exprimer les vues de la Délégation britannique, mais si cela m'est permis, je tiens à dire que nous ne voyons pas d'inconvénient à introduire à nouveau le passage qui a été omis, si toutefois il est bien clair que la réduction ou l'abolition de ces droits ou taxes sur certaines voies doit être basée sur le fait que des dépenses de surveillance sont moindres sur ces mêmes routes. Cela éviterait une certaine contradiction qui se serait glissée dans le texte depuis que nous avons stipulé que le taux de ces droits devra correspondre autant que possible à la dépense qu'ils ont pour objet de couvrir. Cette phrase semble dire que si la surveillance sur une certaine voie est plus difficile que sur une autre, il pourrait être possible de percevoir des droits différents.

Si la Conférence est d'accord, la Délégation britannique serait favorable à l'insertion d'un texte dans le genre de celui-ci : *des droits ou taxes de cette nature peuvent être réduits ou même abolis sur certaines voies, à raison de la différence du coût de la surveillance, mais à tous autres égards, ils seront appliqués dans les conditions d'égalité définies à l'article précédent.*

M. PAVICHICH (État serbe-croate-slovène). — Je me rallie à cette rédaction.

M. SERRUYS (France). — Je trouve que la rédaction est un peu lourde pour venir à la fin de ce paragraphe, et je demanderai que le Comité de rédaction la mette en accord avec le paragraphe.

En ce qui concerne le principe, je suis d'accord.

LE PRÉSIDENT. — Si la Conférence accepte le principe, nous chargerons le Comité de rédaction de donner à la disposition une forme plus précise.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Messieurs, la question me paraît un peu plus sérieuse qu'une simple question de rédaction. Elle est grosse de conséquences.

En somme, qu'est-ce qu'on demande? Que ces taxes puissent varier d'une route à l'autre. Voyons un peu quelles en sont les raisons et quelles pourraient en être les conséquences. Rédiger sera toujours facile, à condition de voir d'abord ce que nous voulons.

Nous voulons donc que ces droits et ces taxes puissent varier d'une route à l'autre. Mais n'est-ce pas là démolir ce que nous avons écrit plus loin? Comment! il y aurait égalité de traitement pour les diverses nations, mais seulement sur la même route?

Je prends un exemple emprunté à mon pays. Pour que nous traversions la Yougo-Slavie, il faudrait que je fasse un grand tour pour passer par le nord en un point où on m'offrirait des taxes plus abordables? Cela aboutirait en fait à faire payer à la Roumanie des taxes plus lourdes que pour les autres pays voisins. La Yougo-Slavie dirait bien qu'elle ne fait pas de différence entre nationalités, que nous pouvons, si nous voulons, jouir des mêmes taxes que les autres. Et alors vous trouvez qu'il n'y a pas là de différence de nationalité? Mais, par ce système, on pourra faire payer les taxes qu'on voudra à un pays déterminé, en fixant d'une certaine façon les taxes afférentes à une certaine route qu'il doit prendre, qu'il ne peut pas ne pas prendre.

Et cela pour quelles raisons? On dit : des raisons techniques. Examinons-les un peu.

Autant que je puis connaître l'exploitation des routes, des chemins de fer et des canaux, on n'a jamais tenu compte de ces différences dans l'établissement des taxes. Est-ce que pour les chemins de fer nous avons des tarifs différents suivant que le trajet se fait en montant ou en descendant? Et cependant, il est certain que les frais de traction ne sont pas les mêmes dans les deux cas. Est-ce que jamais on s'est demandé si 10 kilomètres de voie sont en rampe ou en palier pour faire varier les taxes avec les frais de traction? Certainement non. Et cependant, le fait est que 50 kilomètres de distance sur une voie montagneuse représente un transport beaucoup plus onéreux que les mêmes 50 kilomètres en plaine. Mais la taxe qu'on admet est une taxe moyenne. Et on ne va pas, à chaque instant, dire : « Ah! mais, sur cette route-ci il y a beaucoup plus de voleurs que sur telle autre; je dois y mettre trois gendarmes par kilomètre au lieu de deux gendarmes seulement. » Ceci serait, comme dit un proverbe roumain, couper les cheveux avec une hache.

Il s'agit surtout de taxes minimales, nous sommes tous d'accord. Et alors, on va les examiner à tel point qu'on les fera varier suivant la route? Je ne vois là qu'un moyen de dissimuler une inégalité de traitement pour les diverses nations.

M. PAVICHICH (État serbe-croate-slovène). — C'est le même traitement pour tout le monde.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Merci, si vous me donnez une taxe avantageuse par le nord de la Serbie. Mais je n'irai pas faire le tour de la Serbie pour entrer par cette route. En venant de la Roumanie, j'entrerai par où il m'est commode.

Par conséquent, vous n'aurez qu'à mettre des taxes défavorables sur les routes que je dois suivre nécessairement en conséquence de la situation géographique de mon pays...

Je ne dis pas que vous en ayez l'intention, mais j'étudie seulement quelles peuvent être les conséquences d'une pareille disposition. Je dis qu'établir cette différence de taxes sur les diverses routes serait démolir ce qu'on a fait précédemment. Et je dis plus : je n'en vois nullement les raisons, parce que dans des tarifications qui portent sur des routes présentant des différences très considérables, on n'a jamais pensé à tenir compte de ces différences entre voies de montagne ou voies de plaine, ou entre voies prises en montant ou en descendant. Pour des petites taxes sans importance, si cette différence de taxation ne représente pas l'intention de ne pas traiter tout le monde de même, elle devient absolument indifférente, et pour cette raison il ne faut pas l'admettre.

M. WINIARSKI (Pologne). — Je ne peux pas reprendre ici l'exemple cité par l'honorable Délégué roumain, parce qu'il n'a examiné que le cas d'une même voie.

Mais je crois que l'honorable Délégué britannique a fait justement allusion aux difficultés qui peuvent naître des différents régimes administratifs. Dans un État qui exploite tous les chemins de fer établis sur son territoire, la situation est toute différente de celle où toutes les lignes de chemins de fer sont exploitées par des compagnies privées.

Cette disposition est donc utile et j'en demanderai le maintien.

M. POLITIS (Grèce). — Du moment qu'il a été établi que ces droits et taxes doivent, dans chaque port, ou dans chaque point d'entrée, représenter la récupération des dépenses réellement faites, on ne peut pas admettre que ces droits et taxes soient les mêmes à toutes les entrées d'un même pays. Je citerai cet exemple :

En Grèce, nous avons deux ports entre autres, le port du Pirée et le port de Volo d'où l'on peut également se diriger sur le nord. Or, la douane du Pirée a concédé à un entrepreneur le chargement, le déchargement, l'emballage des marchandises. Il en est de même à Volo, avec cette différence que si l'entrepreneur du Pirée prend 10 par exemple, pour son travail, l'entrepreneur de Volo prendra 5. Par conséquent, je dois prévoir 5 à Volo, et au Pirée 10; je ne peux pas prévoir une taxe égale pour les deux ports. Sans doute je dois percevoir la même taxe pour tous les pays dans chaque port, mais il n'est pas admissible qu'on perçoive la même taxe dans les deux ports.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Je crois que les raisons qui ont été données par M. le Délégué de Roumanie justifient précisément ce que nous avons proposé. Il dit lui-même qu'il y a une très grande différence dans l'exploitation des chemins de fer suivant que la voie est en montagne ou en plaine.

M. le Délégué anglais a bien voulu nous donner un exemple. Permettez-moi d'en citer encore un autre. Il ne faut pas oublier que la Convention générale sur le Transit et les Communications ne s'appliquera pas seulement aux chemins de fer, mais aussi aux voies navigables. Et alors, je me souviens que dans la Commission d'étude, ce que nous demandons avait été demandé par l'honorable représentant de la Hollande, M. Van Eysinga, qui voulait qu'on ne traite pas de la même manière toutes les voies navigables parce qu'il y en a où les droits et taxes n'existent pas.

Comme les honorables Délégués britannique, français, grec, polonais et hollandais l'ont déjà demandé, et pour la même raison, nous demandons que l'on ajoute à l'amendement les dernières lignes du texte de l'article 3 primitif du projet de Convention.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Messieurs, je dois avouer que je suis les débats non seulement avec étonnement, mais avec stupéfaction. Il me paraît nécessaire de vous rappeler encore qu'il existe un document vert dans lequel se trouve une phrase qui nous éclairera. Cette phrase est la suivante (1) :

La modicité même de ces droits et taxes a permis d'admettre à la fin de l'article une dérogation au principe de l'égalité, afin de faciliter, entre États voisins particulièrement, l'octroi d'avantages exceptionnels.

Les discours prononcés par différents délégués m'incitent à retracer l'histoire de cette disposition. Nous nous sommes dit que *liberté du transit* voulait dire qu'il n'y aurait pas de taxes douanières de transit, ni de taxes spéciales venant grever les marchandises en transit, soit à l'entrée, soit à la sortie. Puis nous nous sommes rappelé qu'il existe certains droits de statistique et nous avons admis ces droits de statistique. Nous nous sommes ensuite souvenu qu'il y avait de petites taxes, taxe de surveillance, taxe d'administration, et que ces taxes il fallait les admettre parce qu'elles ne font pas partie des droits de douane et que ce sont des sommes minimales. On les a admises. On s'est dit alors : on pourrait peut-être abuser de ces droits pour grever le transit. Pour éviter ces entraves, on a songé à apporter une limite à ces taxes qui sont perçues même lorsque les marchandises entrent en franchise. On a fait remarquer qu'il y aurait des cas où ces taxes ne seraient pas perçues et que, comme l'ont dit avec raison le Délégué serbe et le Délégué hollandais, il y aurait de ce fait des inégalités.

(1) Voir page 286.

Mais on a pensé que ces taxes étaient si minimes qu'il n'y avait pas à craindre que le principe de l'égalité soit compromis et on a admis que dans certains cas, lorsque par exemple les marchandises entreraient par un autre port ou passeraient par une autre ligne, on ne percevrait pas ces taxes ou on aurait la faculté d'en percevoir de moins élevées.

Voilà l'historique de cette clause.

Si nous nous montrons trop rigoureux en ce qui concerne le principe de l'égalité, si nous admettons même que la liberté du transit pourrait être lésée par la perception de ces taxes, nous entrons dans une voie dans laquelle je ne peux pas m'engager. Nous pouvons donc, à mon avis, accepter l'amendement proposé par le Délégué yougo-slave et laisser la phrase qui figure à la fin de l'article 3 du *Livre Vert*.

Je vous demande pardon d'avoir retenu si longtemps votre attention, mais j'étais tellement étonné que j'ai cru devoir prendre la parole.

LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix l'article 3 proposé par la Sous-Commission.

Ce texte est adopté par 29 voix.

Je mets maintenant aux voix l'addition proposée par les Délégations britannique et serbe.

Ce texte est adopté par 25 voix.

LE PRÉSIDENT. — L'article 3 serait donc ainsi rédigé :

ARTICLE 3. — *Droits et charges.* — Les personnes, bagages, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport en transit ne seront soumis à aucuns droits ou taxes spéciaux en raison de leur transit, y compris l'entrée et la sortie. Toutefois, pourront être perçus sur ces transports en transit des droits et 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 et taxes seront appliqués dans les conditions d'égalité définies à l'article précédent. Ces droits et taxes pourront être réduits ou même supprimés sur certaines routes à raison des différences du coût de la surveillance, mais, à tous autres égards, lesdits droits et taxes seront appliqués dans les conditions d'égalité définies à l'article précédent.

L'article 3, ainsi rédigé, est adopté.

M. SERRUYS (France). — Il est bien entendu, Monsieur le Président, que nous adoptons les principes posés dans cet article, mais que nous le renvoyons au Comité de rédaction pour mise au point.

La séance est levée à 19^h 45.

V^e SÉANCE DE LA COMMISSION PLÉNIÈRE

(Vendredi 18 mars 1921, 11 heures.)

DISCUSSION DES ARTICLES 5 ET 6

La séance est ouverte sous la Présidence de M. le Jonkheer Loudon, Vice-Président de la Conférence.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 5

LE PRÉSIDENT. — Nous sommes arrivés à l'article 5 sur lequel des amendements ont été déposés par les Délégations française, anglaise, italienne et de l'Uruguay.

M. H. O. MANCE (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — La Délégation britannique a proposé d'apporter à cette Convention quelques amendements, dont un de quelque importance.

Tout d'abord la Délégation britannique propose de supprimer les mots *dans l'un et l'autre cas*, à la ligne 4 du texte français, étant donné que ces mots ne se trouvent pas dans le texte anglais et que le texte original de cet article, tel qu'il a été élaboré par le Comité provisoire, était le texte anglais. Ensuite, à la ligne 4 du texte anglais, nous proposons d'ajouter après le mot *santé*, le mot *morales*, afin de comprendre certains cas qui ne sont pas entièrement couverts par les mots *santé publique*, et qui ne font pas l'objet d'autres conventions, tels que la littérature pornographique, ou, dans certains cas, l'importation d'alcool.

Puis, à la ligne 5, après le mot *végétaux*, la Délégation britannique propose d'ajouter les mots *ou de fraude*. Cet amendement est dicté par le même souci qui a inspiré l'amendement de la Délégation française. Son but est d'empêcher qu'un État ne soit obligé d'accorder le transit de certaines marchandises, telles que des billets de banque faux ou des timbres-poste faux; de plus, il est destiné à éviter que l'on ne tourne les règlements douaniers. La stipulation concernant les mesures à prendre pour s'assurer que les marchandises sont réellement en transit, pourrait ne pas couvrir ces cas. Pour donner un exemple, il y a dans notre pays, — et j'imagine qu'il en est de même dans d'autres pays, — des règlements limitant la taille des colis qui contiennent certaines marchandises pour lesquelles la contrebande est facile. Ainsi le tabac qui entre sur nos territoires, soit pour être importé, soit pour être en transit, doit être emballé dans des colis ayant un minimum de taille. C'est afin que nous ne soyons pas obligés d'accepter de petits colis qui pourraient être introduits pour des raisons frauduleuses, que nous proposons cet amendement.

Enfin, à la ligne 8 de l'article 5, après le mot *transit*, nous proposons d'insérer les mots *et que les personnes en transit soient à même d'achever leur voyage*. Cet amendement se rapporte au cas des transmigrants qui ne sont pas munis d'un billet direct ou qui n'ont pas les fonds nécessaires pour terminer leur voyage. Tout le monde tombera certainement d'accord, que, dans un cas semblable, la Convention n'oblige pas à permettre le transit.

Le dernier amendement consiste à ajouter le nouveau paragraphe suivant :

Aucune disposition de cette Convention n'affectera, en quoi que ce soit, les mesures que les États participants sont ou peuvent être tenus de prendre en vertu de toutes conventions

générales internationales ou en vertu de toutes conventions qui pourraient être conclues ultérieurement sous les auspices de la Société des Nations, au sujet de l'exportation ou du transit de l'opium, des armes ou de toute autre catégorie de marchandises.

Les Conventions générales de cette nature qui sont conclues sous les auspices de la Société des Nations sont dominées par l'article 9, en ce qui concerne les Membres de la Société, mais il peut se trouver qu'il y ait des États signataires de cette Convention qui ne soient pas Membres de la Société. C'est pour cela qu'il est nécessaire d'insérer une stipulation de ce genre.

M. SERRUYS (France). — Nous venons de voir à propos de cet article un certain nombre de propositions d'ordre très différent. Je vais vous donner sur l'amendement français des explications qui vous permettront d'en apprécier les intentions et la portée. Après cela, je passerai aux observations présentées en ce qui concerne l'amendement britannique par M. le général Mance.

L'amendement français vise deux choses. Nous avons introduit, après les mots : *... ou de sécurité publique, soit comme précaution contre les maladies des animaux ou des végétaux, etc.*, les mots : *soit par raison de loyauté commerciale en conformité avec l'objet de l'article 23 e) du Pacte.*

Nous avons voulu prévoir le cas où certains pays donnent une origine inexacte à certains produits en les faisant passer par un port transitaire et en leur donnant ainsi une fausse naturalisation. Beaucoup d'États exercent à cet égard une certaine surveillance qui a pour but de déjouer l'une des pratiques les plus contraires à l'esprit de loyauté et d'équité commerciale tel qu'il est prévu par l'article 23 e) du Pacte. Nous réalisons donc là une amélioration assez considérable et j'y vois surtout l'occasion de bien affirmer qu'il existe un rapport entre la Convention que nous faisons et qui n'est qu'une Convention de transport et ce que nous nous proposons de faire pour assainir par ailleurs le commerce international.

Je crois cependant inutile, la référence à l'article 23, qui alourdit le texte. Nous pourrions donc ne maintenir que les mots : *ou pour raison de loyauté commerciale.* C'est là le premier élément de l'amendement français.

Le second élément vise une réserve qui semble nécessaire en ce qui concerne certains travaux en préparation concernant les conventions internationales relatives aux fleuves internationaux. En effet, les fleuves internationaux sont placés sous un régime spécial qui doit être plus libéral que le régime s'appliquant aux fleuves nationaux. C'est pour cela que nous disons, conformément à ce qui avait été déjà prévu, que *la présente disposition ne s'appliquera pas au cas où le transit a lieu par navires et bateaux circulant par voies fluviales sous plombs de douane.* Il aurait fallu même : *par voies fluviales internationales.* Cependant, je ne vois aucune objection à ce que, le but de cette réserve vous ayant été signalé, elle soit portée au procès-verbal et que la question soit réservée pour le moment où on étudiera la question des fleuves internationaux ou le statut spécial à chaque fleuve sous la Convention générale des fleuves internationaux. Par conséquent, pourvu que mention soit portée au procès-verbal, je ne m'oppose pas au retrait de la seconde partie de l'amendement.

J'arrive à la discussion des différentes propositions britanniques. La première consiste en la suppression des mots : *dans les deux cas.* Je suis d'accord avec la Délégation britannique pour admettre la suppression de cette mention.

L'autre amendement de la Délégation britannique porte sur une réserve qui serait ajoutée à l'article. Je n'ai pas très bien compris le sens de cette phrase et je voudrais que M. le Général Mance nous dise qu'est exactement la portée de cette addition à l'article 5.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais).
— Quelle addition?

M. SERRUYS (France). — Voici exactement la question que je pose. Cette addition vise-t-elle simplement les Conventions dont traite l'article 23 du Pacte? Vous dites :

Aucune disposition de cette Convention n'affectera en quoi que ce soit les mesures que les États participants sont ou peuvent être tenus de prendre en vertu de toutes conventions

générales internationales, ou en vertu de toutes conventions qui pourraient être conclues ultérieurement sous les auspices de la Société des Nations, au sujet de l'exportation ou du transit de l'opium, des armes, ou de toute autre catégorie de marchandises.

Ces conventions-là ou ces dispositions-là sont prévues à l'article 23 du Pacte : ce sont les engagements que les Membres prennent sous le bénéfice de l'article 23.

Si c'est là l'objet de la disposition, je voudrais que la rédaction qui nous est proposée par l'amendement britannique, lequel est extrêmement intéressant pour le fond, soit ajustée de manière à bien marquer que nous voulons maintenir ces engagements par toutes espèces de moyens et que nous ne sommes pas obligés de ne les tenir que par une convention. Je voudrais, en un mot, que la rédaction fût faite de manière à bien marquer que ce sont des conventions — non pas qui seront conclues — mais qui pourraient être éventuellement conclues pour correspondre à l'objet de l'article 23 e) du Pacte. Il s'agit, en somme, simplement, de consolider dans cette Convention un engagement déjà pris. Étant donné ce fait, je me rallie très volontiers aux deux premières parties de l'amendement britannique.

Reste un troisième amendement britannique : c'est celui qui, aux raisons de santé — je préférerais dire *hygiène* — ou de sécurité, ajoute les raisons de moralité. Nous sommes tous d'accord, j'en suis persuadé, pour vouloir empêcher le transit de tous articles pouvant, jusqu'à un certain point, provoquer l'immoralité, mais je vois ici le mot *morals*, au pluriel, et je ne sais pas s'il ne comporte pas quelque chose d'un peu vague. Ne pourrait-on pas préciser ? Dans ce cas encore, et sous réserve de la rédaction, je donne mon adhésion à l'amendement britannique.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Je voudrais demander ce que signifie l'amendement à l'article 5, amendement qui est ainsi conçu : ... *que les personnes en transit soient à même d'achever leur voyage.*

Sir. Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Si vous me le permettez, je répondrai d'abord à la question posée par M. le Délégué de l'État serbe-croate-slovène. D'après la Convention, un État est obligé d'accorder le libre transit aux voyageurs. Prenons par exemple des voyageurs arrivant dans le Royaume-Uni avec l'intention de se rendre en Amérique; ils sont parfaitement de bonne foi dans leurs intentions, et en conséquence ils sont des passagers *réellement en transit*, mais lorsqu'ils arrivent ils n'ont pas assez d'argent pour acheter un billet direct pour l'Amérique et, en conséquence, ils ne peuvent continuer leur voyage. Nous estimons qu'un pays a le droit de refuser de traiter ces voyageurs comme des voyageurs en transit. Je voudrais donner un autre exemple encore. Les États-Unis d'Amérique, pays où se dirigent les voyageurs dont je parle, pourraient avoir une législation d'immigration obligeant chaque immigrant à posséder à l'arrivée une certaine somme d'argent dans sa poche. Nos voyageurs n'ont pas cette somme d'argent, et il est évident que, même si le Royaume-Uni leur accorde le transit, ils ne seront pas reçus aux États-Unis et reviendront en Angleterre. C'est pour éviter cela que nous proposons cet amendement.

Je désire remercier M. Serruys d'avoir soutenu les amendements britanniques, et je déclare que nous sommes tout à fait en faveur des amendements français à l'article 5 tels qu'ils ont été expliqués. Nous préférons aussi, comme l'a proposé M. Serruys, que le dernier paragraphe de l'article 5 du texte français soit discuté avec la Convention sur les Voies navigables plutôt que maintenant et fasse l'objet, si besoin est, d'une insertion au procès-verbal. Afin d'éviter de surcharger le texte, et non pas parce que la Délégation britannique objecte au sens de ces mots, j'estime pour la même raison que les mots : *en conformité avec l'objet de l'article 23 e) du Pacte* doivent être supprimés.

M. Serruys a demandé quelles étaient les intentions qui ont dicté un certain nombre des amendements britanniques; il a demandé quel était le sens exact de l'addition du mot anglais *morals*. Dans la loi britannique, ce mot a un sens assez net; je ne suis pas assez versé dans l'étude de la langue française pour savoir par quel mot il serait mieux de le traduire. Je vais vous donner un exemple. Tout le monde est d'accord que l'envoi de certains spiritueux à des populations indigènes devrait être réduit. Il y a déjà des conventions qui traitent de cette question; la Délégation britannique n'est pas con-

vaincue que la mention qui est faite ici de la *santé* suffise, en ce qui concerne ce que nous appelons le commerce des spiritueux.

M. SERRUYS m'a demandé, en ce qui concerne l'addition que nous proposons de faire à cet article et qui vise le cas des conventions internationales concernant le transit ou l'exportation de l'opium, des armes, ou d'autres marchandises de toute espèce, si l'on ne se réfère qu'aux matières dont traite l'article 23 du Pacte. C'est certainement le cas de l'opium et des armes, et M. Serruys me demande s'il y a quelque autre catégorie de marchandises de ce genre qui ne soit pas visée par l'article 23. Le seul cas que j'envisage est celui du poisson pêché contrairement aux stipulations de la Convention sur les pêcheries de la mer du Nord. Il paraît évident qu'un État ne devrait pas être obligé de permettre le transit de ce poisson. Permettez-moi d'ajouter encore un mot. Le Général Manée, parlant au nom de la Délégation britannique, a proposé un amendement qui consiste à ajouter les mots : *ou de fraude*. Nous ne voulions pas vous proposer cet amendement parce que nous pensions que la question était traitée par les mots : *loyauté commerciale* de l'amendement français. Permettez-moi de suggérer que le Comité de rédaction examine si ces derniers mots sont assez larges pour couvrir le cas des marchandises frauduleuses, telles que fausse monnaie, faux billets, etc... Ne serait-il pas préférable d'employer les mots *déloyauté commerciale*? De toute façon, ceci n'est qu'une question de rédaction.

M. SERRUYS (France). — Je me rallie volontiers à l'amendement, ou plutôt à la toute petite retouche qui consiste à mettre *dé* devant *loyauté*. En somme, l'aspect présenté par l'amendement britannique était l'aspect négatif : ... *soit pour des raisons de fraude...* J'avais pris la forme positive : ... *pour raison de loyauté commerciale, c'est-à-dire de loyauté commerciale contestable*. En effet, nous n'avions pas dit dans la phrase précédente : *pour raison de maladie mais pour raison de santé*; nous n'avions pas dit *pour raison d'insécurité publique, mais pour raison de sécurité publique*. Je ne vois cependant, si ce n'est cette symétrie des expressions, aucune objection à mettre *déloyauté commerciale*. L'expression dit bien ce qu'elle veut dire. Ce que nous cherchons, ce n'est pas à être élégant, c'est à être clair. Par conséquent je me rallie à la proposition de Sir Hubert Llewellyn Smith.

D'autre part, je le remercie de nous avoir signalé l'intention de l'addition faite par la Délégation britannique. Il y a trois objets : l'opium, les armes et le transit frauduleux des poissons pêchés contrairement à la réserve des eaux territoriales. Étant donné que l'objet est ainsi nettement défini, je crois que je puis donner mon approbation entière à l'amendement britannique qui, en effet, vise des cas intéressants.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne). — Je me suis référé à la Convention sur les pêcheries.

M. SERRUYS (France). — Je connais les conventions sur les pêcheries, notamment celle qui concerne les pêcheries de la mer du Nord, à laquelle plusieurs États sont parties et qui a été remise en vigueur entre autres par le Traité de Versailles.

M. PIERRARD (Belgique). — Messieurs, j'aborde cette tribune avec un certain sentiment de regret, car je dois déclarer que la Délégation belge ne saurait donner son approbation à l'amendement tel qu'il a été proposé par nos amis de la Délégation française et admis par nos amis de la Délégation britannique.

Il me semble que la restriction qui est apportée à l'article 5 par ces mots : *soit pour raison de déloyauté commerciale*, est de nature à énerver en grande partie le bénéfice que les nations réunies ici attendent de la Convention du Transit telle que nous la comprenons.

Existe-t-il un critère international de la loyauté commerciale? Certains pays ont conclu entre eux des conventions; d'autres n'y ont pas adhéré. Est-ce que le pays transitaire sera libre d'apprécier si la marchandise qui passe par son territoire est taxée de déloyauté commerciale? Il me semble que c'est là rendre le pays transitaire entièrement maître de la situation et libre d'énerver sous des prétextes divers, je le répète, le bénéfice que nous entendons tirer de la Convention du Transit.

Supposons, par exemple, qu'un État A protège certaines parties de son industrie

en concurrence avec un État B qui est transitaire. L'État B, sous prétexte de déloyauté commerciale, va empêcher les marchandises de l'État A de parvenir dans un État C au delà. Je trouve, pour ma part, que ce serait inadmissible.

Quant à la question de moralité qui a été introduite dans l'amendement britannique, à mon profond regret je ne puis non plus m'y associer. Je vais vous donner un exemple.

Nous avons eu autrefois en Belgique un ministre pudibond qui interdisait certaines publications françaises en Belgique et qui, parce qu'il était ministre des Chemins de fer, les arrêtait à la frontière. Nous avons eu du reste des protestations de la France à ce sujet. Mais je suppose que chez nos voisins hollandais le ministre des Chemins de fer soit moins pudibond que le ministre belge, et ne voie aucun inconvénient à ce que lesdites publications françaises pénètrent en Hollande. De quel droit notre ministre empêcherait-il ces publications de traverser le territoire belge?

Cet exemple vous montre précisément le danger qu'il peut y avoir à introduire de pareilles notions dans une convention qui traite de la liberté du transit.

Pour ma part, voici comme je comprends le transit :

Un État A charge des marchandises à destination d'un État C. Il les met dans une caisse, dans une boîte fermée, peu importe. L'État B qui est transitaire n'a pas le droit, à mon sens, et dans l'esprit de cette convention, de savoir seulement ce qu'il y a dans la caisse qui passe à travers son territoire, à moins qu'il puisse en résulter des inconvénients comme ceux qui sont visés précisément à l'article 5, dans des termes que, pour ma part, je trouve suffisamment explicites.

On a parlé aussi de la falsification des monnaies. Eh bien, mais cela n'intéresse pas l'État transitaire, cela intéresse le pays d'importation. Celui-ci prendra à sa frontière toutes les mesures qu'il jugera utiles pour empêcher ces monnaies contrefaites, ces billets falsifiés de pénétrer chez lui. Ce n'est pas à l'État transitaire qu'il appartient de prendre ces dispositions.

Ce qui m'a fait prendre la parole ici, c'est un pur sentiment de libéralisme. Je n'ai aucune arrière-pensée en ce qui concerne mon propre pays. La parole que je fais entendre ici est une parole libérale, et si je le fais, c'est précisément parce que mon ministre a fait dès le début une déclaration disant qu'à son avis, la Convention actuelle n'était même pas suffisamment libérale.

M. SERRUYS (France). — Je tiens avant tout à rendre hommage au grand libéralisme de mon honorable contradicteur; je m'y associe de tout cœur. Seulement, je crois que ceci n'est pas une question de libéralisme mais une question d'hygiène, et, personnellement, il nous serait complètement impossible d'admettre un régime qui, sous prétexte d'assainir le transit international et de le rendre plus libre, le mènerait jusqu'à la licence.

Par exemple, il n'est pas admissible qu'on nous demande de faire transiter sur notre territoire des marchandises qui porteraient frauduleusement une marque française et dont les expéditeurs profiteraient d'un transit détourné par la France pour faire croire qu'elles sont en provenance de France.

Il y a là un abus et quand la Délégation britannique a substitué le mot *déloyauté* au mot *loyauté*, c'est cela qu'elle a voulu préciser. Il ne s'agit pas d'instituer des modalités de concurrence, etc., ceci est en dehors de ma pensée. Nous ne voulons pas nous prêter à certains trafics qui, institués sur notre territoire, permettent une concurrence déloyale à nos produits. M. le Délégué belge sait parfaitement quel est le trafic que je vise. Je considère qu'une convention, faite sous les auspices de la Société des Nations, ne peut pas consolider et entériner de telles pratiques.

M. VALLOTTON (Suisse). — Messieurs, le débat actuel n'est pas une nouveauté pour ceux qui ont eu le plaisir, il y a quelques mois, de passer plusieurs jours dans l'hospitalière demeure du boulevard Saint-Germain. Nous avons eu l'occasion d'échanger quelques observations à ce sujet. Si notre collègue français avait assisté aux premiers échanges de vues, il se rendrait compte que sa proposition est la conséquence d'un malentendu, de même que la proposition britannique qui, sauf erreur, a été repoussée à ce moment-là.

D'un accord unanime, nous avons écarté du transit garanti certaines marchandises

interdites, pour *raisons de santé ou de sécurité publique*. Que ces mots soient heureux, cela peut être discutable. Dans tous les cas, l'intention très nette est de réserver les lois de police des États transitaires, les conventions internationales passées par ces États et, au premier chef, les lois et conventions internationales relatives à la loyauté commerciale, notamment l'arrangement de Madrid relatif aux fausses indications de provenance.

J'appuie entièrement, au nom de la Délégation suisse, les observations présentées par la Délégation belge. La Suisse, comme la Belgique et d'autres pays, même ceux avec lesquels nous ne sommes pas d'accord en ce moment, fait tout son possible pour protéger la loyauté commerciale, notamment en ce qui concerne les indications de provenance. Celui qui vous parle n'a cessé, depuis vingt-cinq ans, de lutter pour la protection des marques de fabrique et contre les fausses indications de provenance. Nous sommes donc tous d'accord sur le fond.

Il s'agit ici d'une question de tendance. Étant donné que nous sommes tous d'accord pour réserver complètement les cas de fraude manifeste, de contraventions à des engagements internationaux, allons-nous permettre, non pas à un juge mais à un douanier, à un homme généralement sans instruction, d'arrêter des transports en transit, de provoquer des lenteurs plus ou moins calculées au pays voisin..., dans quel but?... Dans le but de l'empêcher de transiter ses produits à destination d'un tiers État? Telle est la question.

Le débat doit être porté plus haut. Il ne s'agit pas de ces deux mots : *santé, sécurité publiques* ; il s'agit de savoir si, dans cette Conférence, nous allons faire un geste de protestation contre la tendance actuelle qui est de multiplier à chaque frontière les formalités de douane et la paperasserie qui s'opposent au transit.

Nous avons été réunis avec un excellent programme, avec de très bonnes paroles, auxquelles la Suisse et la Belgique se sont associées. Voulons-nous rester fidèles à ce programme, non seulement en paroles, mais en actes? Notre premier acte doit être une protestation contre les excès de la douane qui, sous couleur de protéger la loyauté commerciale, empêcherait, par exemple, la Suisse de transiter des marchandises à destination d'un autre pays, ou l'Espagne d'envoyer ses produits ailleurs. Je ne vise personne. Je cite ces pays à titre d'exemple. Allons-nous donner à la douane des pouvoirs qui sont au-dessus du rôle qui doit lui être normalement confié et qui est de percevoir les droits légitimement dus à l'État qui fait pénétrer les produits sur son territoire pour y demeurer? Nous ne pouvons accepter que les douanes des pays de transit, sous des prétextes divers, se permettent de faire ce que la Délégation française elle-même ne veut pas admettre sur les voies navigables. Elle reconnaît, en effet, que les bateaux plombés devront être laissés intacts.

Je ne suis pas un spécialiste des chemins de fer; mais je crois pouvoir dire que, dans la majorité des cas, le transit s'opère sur les chemins de fer dans les mêmes conditions que sur les bateaux. Pourquoi faudrait-il ouvrir des wagons que l'État, intéressé, nous dit-on, à l'ordre public, a la possibilité de plomber à l'entrée sur son territoire, afin d'éviter qu'il soit porté atteinte sur son territoire à la liberté commerciale ou à la morale publique?

J'ai tenu à porter la question sur ce terrain, parce que j'estime que c'est ainsi qu'elle doit être posée.

LE PRÉSIDENT. — Pour ne pas prolonger le débat sur ce point, je vous propose de charger une Sous-Commission, composée de MM. Serruys, Vallotton, Pierrard, Sir Hubert Llewellyn Smith, Lankas et Fernandez y Medina, de poursuivre l'examen de cette question.

M. VALLOTTON (Suisse). — Il serait utile qu'on discutât, avant cette réunion, l'amendement italien sur les monopoles. J'ai à présenter quelques observations en ce qui concerne les denrées monopolisées.

LE PRÉSIDENT. — Nous continuons la discussion : la parole est à M. le Délégué italien, sur l'amendement de la Délégation italienne.

M. BIGNAMI (Italie). — La Délégation italienne propose, à l'article 5, après les mots : *végétaux*, d'ajouter : *soit par égard aux monopoles d'État*.

Pour garantir leurs monopoles, quelques États défendent parfois l'importation de certaines marchandises monopolisées. Par l'amendement proposé, on établit que ces États auront la possibilité de défendre le transit de telles marchandises.

L'amendement italien est nécessaire pour les États qui ont des monopoles à garantir contre l'éventualité d'abus de la part des expéditeurs de certaines marchandises ayant trait à ces monopoles.

M. KROLLER (Pays-Bas). — La Délégation néerlandaise estime que toutes les réserves au sujet des conventions ultérieures ou antérieures devraient être examinées avec l'article 10 et étudiées par la même Sous-Commission.

Quant aux réserves faites par la Délégation italienne, la Délégation hollandaise ne peut pas les admettre. Prenons quelques exemples dans la pratique. Le tabac est l'objet d'un monopole dans plusieurs États. Or, si nous acceptons cette réserve, tout transit de tabac par un État exerçant le monopole serait impossible et le tabac hollandais ne pourrait pas transiter par l'Allemagne pour aller dans d'autres pays. C'est inadmissible. Nous ne pouvons pas accepter que, par le seul fait qu'un monopole existe, le transit puisse être interdit.

M. SCASSI (Grèce). — Je crois que l'adoption de l'amendement ayant trait au monopole constituerait un gros obstacle pour le commerce international et marquerait un recul sur la voie où nous voulons nous engager. Bien des pays verraient leur commerce lésé par l'introduction de cette clause. Par exemple, en Grèce, les allumettes sont monopolisées, la Grèce n'aura-t-elle pas le droit d'introduire des allumettes anglaises par l'Italie? La Grèce produit du tabac et en fait le commerce sur une grande échelle. Ne pourra-t-elle plus envoyer ses tabacs en Suisse ou en Hollande en les transitant par les pays intermédiaires? On pourrait multiplier les exemples. Pour ces motifs, la Délégation hellénique conclut au rejet de l'amendement.

LE PRÉSIDENT. — Je demanderai à M. le Délégué italien de nous expliquer son amendement.

M. BIGNAMI (Italie). — La Délégation italienne fait remarquer que dans bien des traités internationaux il y a la possibilité de défendre les importations et le transit des marchandises monopolisées. Ce que nous demandons, c'est que ces États où il existe des marchandises monopolisées puissent prendre des mesures spéciales pour empêcher les abus. Il faut aussi tenir compte des choses qui seraient contraires à la morale et dont l'entrée devrait être défendue suivant la proposition anglaise. Le fait que nous voulons empêcher les abus ne veut pas dire que nous voulons empêcher le transit. L'Italie n'a jamais défendu, que nous sachions, le transit des objets monopolisés. En tous cas, une question comme celle-ci doit être examinée par la même Commission qui examinera les propositions des Délégations britannique et française, et ceci pour empêcher les abus dans un sens comme dans l'autre.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — La Commission qui examinera l'amendement de la Délégation italienne devra, je crois, s'inspirer du principe qu'il ne faut, en aucun cas, faire un pas en arrière. Or, j'ai bien peur qu'insérer dans notre Convention le respect des monopoles existants dans certains États sera faire machine en arrière. Si surtout nous inscrivons cela dans un texte d'une portée générale, il en résultera des abus et une entrave pour la liberté du transit. L'État qui a un monopole, et qui veut se garantir que les marchandises qui transiteront ne resteront pas sur son territoire, est protégé par la clause que je vais citer : *Chaque Partie Contractante aura le droit de prendre toutes les précautions nécessaires pour s'assurer que la marchandise qui fait l'objet d'un monopole ne reste pas sur son territoire*.

La proposition britannique qui vous a été lue : *Aucune disposition de cette Convention n'affectera.....*, me paraît aussi dangereuse. Je voudrais savoir si les conventions visées sont les conventions générales et aussi les conventions bilatérales. Il me paraît

impossible que la liberté du transit soit entravée par des conventions bilatérales, mais conclues sous les auspices de la Société des Nations.

Enfin, la Délégation tchéco-slovaque insistera fortement pour que l'amendement présenté par la Délégation française : *La présente disposition ne s'appliquera pas au cas où le transit aurait lieu par bateau*, soit insérée soit dans la convention sur la liberté du transit, soit dans la convention relative aux voies navigables, car nous considérons cette disposition comme très pratique. Si une partie du bateau est mise sous plomb, il est en effet pratique de ne pas la visiter pour s'assurer que la marchandise est bien réellement en transit.

LE PRÉSIDENT. — Si personne ne demande plus la parole, je propose de renvoyer l'article 5, ainsi que tous les amendements qui s'y appliquent, à une Sous-Commission.

M. BOCHKOFF (Bulgarie). — La Bulgarie fait partie de pays qui ont une production et une exportation de tabac importantes; en conséquence, je me rallie au point de vue des honorables Délégations hollandaise et hellénique et m'oppose à l'adoption de l'amendement italien. Je propose que l'examen de cette question de principe, qui n'est pas une question de rédaction, ait lieu en séance plénière de la Commission.

M. SCASSI (Grèce). — Il ne s'agit pas, en effet, d'une question de rédaction et nous pourrions continuer ici la discussion.

LE PRÉSIDENT. — Le Bureau maintient sa proposition de renvoi à une Sous-Commission, ainsi composée :

MM. SERRUYS (France);
VALLOTTON (Suisse);
PIERRARD (Belgique);
Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne);
MM. KASAMA (Japon);
KROLLER (Pays-Bas);
FERNANDEZ (Uruguay);
SCASSI (Grèce);
LANKAS (Tchéco-Slovaquie);
BIGNAMI (Italie);
CARNEIRO (Brésil).

Il n'y a pas d'opposition?

M. TSANG-OU (Chine). — Je ne demande pas à faire partie de la Sous-Commission, mais je prierais la Délégation brésilienne de lui présenter une petite note contenant le point de vue de la Délégation chinoise sur l'article 5, dont je prie la Commission de vouloir bien tenir compte dans la mesure du possible.

LE PRÉSIDENT. — La Sous-Commission sera enchantée de recevoir cette note.

Le renvoi à la Sous-Commission est ordonné.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 6

LE PRÉSIDENT. — Nous passons à l'article 6. La Délégation française propose de supprimer les mots *nonobstant la disposition des articles 2 et suivants et envois postaux*.

M. SERRUYS (France). — Monsieur le Président, Messieurs, il s'agit simplement d'une question de rédaction. Le mot *nonobstant* suppose une contradiction entre ces dispositions, alors qu'il s'agit simplement d'une limitation. Le mieux serait de renvoyer, après adoption du principe de l'article, cet article lui-même au Comité de rédaction pour être rédigé en des termes qui répondent à notre pensée.

LE PRÉSIDENT. — Les mots *envois postaux* seront supprimés en conformité de ce qui a été décidé pour les autres articles.

La Délégation britannique a proposé un amendement qui tend à supprimer *concerned* (intéressées) et insérer *on the ground of its own interest in the traffic (en raison même des intérêts spéciaux qu'elles ont à ces transports)*.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Bien que cet amendement soit un peu plus qu'un amendement de rédaction, ce n'est pas une question à laquelle la Délégation britannique attache une grande importance de principe, ou pour laquelle elle insisterait s'il y avait une sérieuse opposition. Mais il nous a été dit que les mots *une raison valide* étaient plutôt vagues et qu'il serait préférable de définir la portée de cette exception en limitant le droit d'intervenir aux Hautes Parties Contractantes qui ont un intérêt direct au transport en transit dont il est question.

M. SERRUYS (France). — La question soulevée par la Délégation britannique est une question que, très loyalement, cette Délégation reconnaît importante. Il s'agit de savoir si un État peut jouir des facilités accordées à un autre État, sous prétexte qu'il a des intérêts dans le trafic. Mais de quelle nature sont ces intérêts? Je voudrais voir préciser le problème. Demain, par exemple, un État non adhérent à la Société des Nations pourra-t-il venir dire qu'il a des intérêts dans les transports d'un État adhérent et que, par conséquent, la Convention s'appliquera à lui? Dans ces conditions, je considère qu'il n'y aura plus de distinction entre adhérents et non adhérents. D'autre part, quelle est la nature de la participation?

Est-ce une participation financière et allons-nous ouvrir ici l'énorme question de la nationalité des sociétés? Est-ce que, par exemple, un État sera habilité à dire : C'est moi qui contrôle, ou, c'est un de mes ressortissants qui contrôle une société de navigation d'un État adhérent à la Convention? Est-ce que ce motif sera suffisant pour qu'il ait tous les bénéfices de l'adhésion à la Convention? Et comment pourrez-vous contrôler? Ce contrôle sera tantôt financier, tantôt administratif, tantôt de simple participation. Il y a là quelque chose qui doit être défini. Il est certain que nous ne devons pas être trop restrictifs, mais il n'est pas moins certain que nous ne devons pas ouvrir la porte à des confusions. Eh bien, ce que je crains, c'est que le mot *intérêt* comporte de telles interprétations, que ce soit vraiment la source d'une série de confusions, qui seraient très dangereuses pour l'application de la Convention. Il est certain que si nous voulons voir étendre le champ de notre intervention, il faut justement faire une différence entre les États adhérents et les États non adhérents. Il ne faut pas créer de confusion en disant : « Un État adhérent pourra, en prenant des participations, des actions, le contrôle, en un mot, d'une société, par exemple d'un État non adhérent, donner à cet État non adhérent le bénéfice de la Convention ».

Il y a là, voyez-vous, un danger assez considérable, et je ne sais pas si je l'ai bien défini. Si je ne l'ai pas mieux défini, c'est que la proposition qui nous est faite n'est pas définie elle-même, et je voudrais avoir à ce sujet quelques précisions.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — La Délégation britannique n'attache pas d'importance à cet amendement et nous sommes tout disposés à le retirer, s'il soulève des difficultés.

M. SERRUYS (France). — Je remercie Sir Hubert Llewellyn Smith d'avoir écarté du débat une petite confusion.

LE PRÉSIDENT. — L'amendement britannique est retiré.

La délégation roumaine a déposé un amendement ainsi conçu : après le mot *intéressés*, intercaler : *et à condition que la Puissance non adhérente accepte la réciprocité*.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Il me semble qu'il faudrait exiger la réciprocité de la Puissance non adhérente qui bénéficie du transit.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je désire avoir une explication plus complète de ce que l'on entend par réciprocité, et si l'on considère la réciprocité sur une certaine route de transit. S'il s'agit de la réciprocité dans un cas particulier, c'est bien; s'il s'agit d'une réciprocité générale, il me semble que c'est aller très loin que de donner aux États non adhérents tous les bénéfices qui sont stipulés dans cette Convention; nous ne pourrions nous associer à cette proposition.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — C'est à la Conférence de décider jusqu'où l'on doit aller. A mon avis, il faudrait une réciprocité complète.

M. KROLLER (Pays-Bas). — Messieurs, je ne crois pas qu'il serait prudent d'introduire ici la question de la réciprocité, qui d'ailleurs a été longuement discutée à Paris. Il a été décidé qu'il serait possible à deux États adhérents d'établir un trafic de marchandises passant par un État non adhérent. L'intérêt de ce dernier n'est pas en jeu. Ce trafic se fait dans l'intérêt unique des deux États adhérents, et l'État non adhérent ne rentre pas en ligne de compte. J'espère m'être expliqué clairement.

M. PIERRARD (Belgique). — La Délégation belge se rallie aux vues exprimées par la Délégation néerlandaise.

LE PRÉSIDENT. — Est-ce que M. le Délégué de la Roumanie maintient son amendement?

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Je n'insiste pas autrement. Je demande simplement qu'il soit mis aux voix.

LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix l'amendement roumain.

L'amendement roumain n'est pas adopté.

Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix l'article 6 tel qu'il figur. au *Livre Vert*.

L'article 6 est adopté.

M. SERRUYS (France). — Il s'agit bien de réserver cependant l'amendement français qui propose de supprimer deux ou trois mots au début de l'article. Il est entendu que le Comité de rédaction tiendra compte de notre proposition pour rédiger le texte définitif de cet article 6.

LE PRÉSIDENT. — Parfaitement.

M. BOCHKOFF (Bulgarie). — Je me permets de demander à la Présidence pourquoi ma proposition sur la discussion de l'amendement italien concernant l'article 5 n'a pas été prise en considération. Un cas analogue s'est déjà présenté. Il s'agissait de la proposition serbe-croate-slovène tendant à supprimer d'un article les mots *navires, bateaux, etc.* On ne voulut pas envoyer cette question à une sous-commission; on discuta et vota en séance plénière de la Commission.

LE PRÉSIDENT. — La question posée par M. le Délégué bulgare sera, en effet, l'objet d'une discussion en séance, lorsque la Sous-Commission aura déposé son rapport.

La séance est levée à 13 heures.

VI^e SÉANCE DE LA COMMISSION PLÉNIÈRE

(Vendredi 18 mars 1921, 16^h 30.)

DISCUSSION DE L'ARTICLE 7 — RENVOI DE LA DISCUSSION SUR LES ARTICLES 8 ET 9 —
DISCUSSION DU PRÉAMBULE ET DE L'ARTICLE 10 — RENVOI DES ARTICLES 10, 11 ET 12
A UNE SOUS-COMMISSION.

La séance est ouverte sous la Présidence de M. le Jonkheer Loudon, Vice-Président de la Conférence.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 7

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, nous continuons la discussion du projet de Convention relative au transit.

Nous en sommes arrivés à l'article 7. Je donne lecture de cet article.

ARTICLE 7. — *Domaine d'application de la Convention.* — La présente Convention ne doit pas être entendue comme affectant en aucune manière les mesures de sauvegarde nationale que chacune des Hautes Parties Contractantes se réserve le droit de prendre sur son territoire en cas d'événement grave intéressant la sûreté de l'État; étant convenu, toutefois, que sera maintenu autant qu'il sera possible le principe de la liberté du transit.

Il y a sur cet article un amendement de la Délégation française ainsi conçu :

Rédiger comme suit l'article 7 :

Il pourra être exceptionnellement dérogé aux dispositions des articles précédents en vertu de mesures particulières ou générales que chacune des Hautes Parties Contractantes estimerait nécessaire pour la sûreté de l'État ou pour la sauvegarde des intérêts vitaux du pays, étant entendu que le principe de la liberté du transit doit être maintenu dans toute la mesure du possible.

La parole est à M. Serruys pour développer l'amendement de la Délégation française.

M. SERRUYS (France). — Messieurs, je voudrais, en peu de mots, vous indiquer dans quelle intention la Délégation française a présenté cet amendement. Nous avons été un peu étonnés de la forme donnée à l'article 7. Le caractère un peu imprécis qu'il présente me semble résulter de ce que le texte français a été traduit de l'anglais. Quand nous lisons : *La présente Convention ne doit pas être entendue comme affectant en aucune manière les mesures de sauvegarde nationale...*, nous ne savons pas très bien ce qui en résulte. Quand on dit qu'une convention ne doit pas être considérée comme affectant une partie de l'initiative ou de l'activité d'un État, faut-il comprendre qu'elle ne s'applique pas, qu'elle est suspendue? Il nous a semblé qu'il était très difficile d'arguer quoi que ce soit de ce texte. En anglais, il dit ce qu'il veut dire; la traduction française ne dit pas ce qu'elle devrait dire.

C'est pourquoi nous avons tâché de déterminer, dans un article bien précis, une doctrine qui corresponde exactement à ce que le *Livre Vert* a voulu dire et qu'il a dit, je crois, d'une façon plus précise. Nous avons considéré que la Convention devait être entendue comme maintenue, dans ces circonstances exceptionnelles, et que les dérogations qui interviendraient pour des motifs d'une gravité exceptionnelle devaient être présentées, en effet, comme des dérogations. Nous avons pensé que ces motifs d'une gravité exceptionnelle devaient être présentés eux-mêmes dans leur véritable caractère,

à savoir des motifs qui seraient vitaux pour l'État. Permettez-moi de vous dire qu'en fait le commentaire du *Livre Vert* donne, à cet égard, plus de précision que le texte.

Dans le texte, on parle uniquement de la sauvegarde nationale et de la sûreté de l'État, c'est-à-dire des circonstances dans lesquelles un régime est en péril. Or, le commentaire prévoit également (1) l'arrêt des transports, la disette, toutes choses qu'on ne peut vraiment pas assimiler à la sûreté de l'État.

C'est pourquoi nous vous présentons un texte disant que dans ces circonstances, pour exceptionnelles qu'elles soient, la Convention subsiste, et qu'il ne peut s'agir que de dérogations à cette Convention. En ce qui concerne les garanties à cet égard, nous avons prévu qu'il n'y pourrait être dérogé qu'exceptionnellement, soit pour la sûreté de l'État, soit pour la sauvegarde des intérêts vitaux du pays, et qu'enfin le principe de la liberté de transit devait être maintenu dans les limites du possible.

Voilà exactement le sens de la rédaction que nous vous proposons et qui, à mon sens, n'apporte aucune altération au fond.

M. VALLOTTON (Suisse). — Sans me prononcer sur le fond de l'amendement français, je pense qu'en tout cas il faudrait remplacer le mot *maintenu* par le mot *observé*.

M. SERRUYS (France). — Nous sommes d'accord.

LE PRÉSIDENT. — Nous avons sur le même article un amendement de la Délégation italienne ainsi conçu :

Après les mots : *sur son territoire*, ajouter : *soit pour la défense nationale, soit en cas d'événement grave*.

M. BIGNAMI (Italie). — Le texte de l'article 7, tel qu'il est rédigé, envisage des mesures de sauvegarde nationale seulement dans le cas d'événements graves, intéressant la sûreté de l'État. Il importe d'envisager également le cas dans lequel un État a besoin de prendre certaines mesures, par exemple, lorsqu'il doit faire des travaux pour la défense nationale ou qu'il doit empêcher le transit pour des raisons de défense nationale. Il est des États — l'Italie, par exemple, — qui ont lutté pendant un siècle pour conquérir la liberté et l'indépendance; ils ne peuvent pas transiger à ce sujet et admettre que dans certains cas seulement il soit permis, à un État, de prendre des mesures de nature à sauvegarder la défense nationale. C'est pourquoi la Délégation italienne a proposé cet amendement.

M. PIERRARD (Belgique). — Le sentiment qui m'a amené à la tribune, ce matin, m'incite à prendre de nouveau la parole.

Ce n'est pas sans une certaine méfiance que je verrais introduire dans l'article 7 les mots : *pour la sauvegarde des intérêts vitaux du pays*. Après les explications qu'a bien voulu fournir M. Serruys et qui figureront au procès-verbal, il est possible de nous entendre; mais qui sera juge des intérêts vitaux du pays? Sera-ce le pays lui-même?

M. SERRUYS (France). — Évidemment.

M. PIERRARD (Belgique). — Mais alors ces intérêts vitaux peuvent être des intérêts commerciaux, des intérêts économiques.

M. SERRUYS (France). — Non.

M. PIERRARD (Belgique). — C'est ce que je crains en l'occurrence. Si nous avons des garanties quant à l'esprit avec lequel serait appliquée cette disposition, peut-être pourrions-nous y souscrire, mais j'estime que des réserves de ce genre sont des restrictions apportées à la liberté du transit.

M. SERRUYS (France). — Je suis heureux que la question ait été posée clairement par M. le Délégué belge. Cet article est un des plus importants de la Convention. Je ne vous cache pas que si le débat donnait l'impression que certaines délégations

(1) Voir page 289.

ont la pensée de limiter, je ne dirai pas la souveraineté, mais la liberté d'action de certains États, le problème deviendrait extrêmement grave.

M. Pierrard me pose une question qui m'étonne : qui sera juge des intérêts vitaux de l'État ?

Je ne conçois qu'un juge, l'État lui-même. D'ailleurs, est-ce que vous n'avez pas l'assurance que le jugement qu'il portera sur ses propres intérêts en matière de transit sera, jusqu'à un certain point, contrôlé ? Vous ne voyez donc pas ce que contient de neuf cette Convention ?

Par les six articles que vous venez de voter, vous avez institué un statut du transit qui comporte une égalité complète, un assentiment commun et unanime des Puissances signataires à des principes qui, quelquefois, peuvent les gêner, qui sont, en tout cas, une limitation de leur liberté contractuelle. A la fin de cette Convention, vous prévoyez, pour ces mêmes Puissances, d'une part, l'adhésion à une procédure de conciliation, d'autre part, l'admission par avance de la thèse qui consiste à ne pas juger elles-mêmes selon les anciennes méthodes et à accepter la méthode nouvelle, que j'accueille avec enthousiasme, qui tend à porter le différend devant l'opinion internationale, à le soumettre au besoin, quand il s'aggrave, à la Cour internationale de Justice. Ne croyez-vous pas qu'après avoir pris ces deux engagements : d'une part nous plier à une règle commune et universelle, d'autre part accepter une juridiction internationale, nous avons droit à la confiance et aussi à la libre action dans la sauvegarde de ce que j'appelle les intérêts vitaux des États.

Qu'entendons-nous par intérêts vitaux ? C'est la seconde question posée par M. le Délégué belge. Les intérêts vitaux, c'est la sûreté de l'État, c'est la défense nationale ; les intérêts vitaux peuvent être politiques, ils peuvent être économiques, ils peuvent être à la fois politiques et économiques. Nous ne pouvons pas les prévoir. Vous avez indiqué la disette, une crise de transports ; il peut y avoir d'autres circonstances qui dépendent non seulement de vous, mais de vos voisins. Allons-nous les réduire à des proportions tellement sommaires que nous n'ions toutes circonstances historiques ? Pour ma part, je ne suis pas disposé à cette abdication.

M. Pierrard me demande de donner des garanties. Ces garanties sont dans les premiers articles de la Convention, dans la juridiction que vous avez instituée. Nous vous disons de bonne foi que nous voulons réserver les intérêts vitaux et que, de l'urgence qu'il y a à les sauvegarder, nous voulons être les juges. Mais vous aurez ensuite tous les recours prévus dans cette Convention. Est-ce que cela ne vous suffit pas ? Est-ce que nous allons essayer d'énumérer ici les différents cas où un État pourra juger que ses intérêts vitaux sont engagés. C'est un problème de telle nature que, pour ma part, je n'oserais même pas l'aborder.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Dans l'article 7, nous étudions une question à propos de laquelle entrent nécessairement en conflit, dans une certaine mesure, nos désirs communs, d'une part, de maintenir la liberté du transit dans toutes les circonstances possibles et, d'autre part, de ne pas cependant porter atteinte à la souveraineté nationale, à qui appartient en dernier ressort le droit de déclarer quels sont ses intérêts vitaux, et de prendre les mesures nécessaires pour les sauvegarder.

Avant de traiter l'amendement de M. Serruys, permettez-moi de faire remarquer à M. le Délégué italien que son amendement, avec lequel la Délégation britannique est entièrement d'accord, serait en quelque sorte compris dans l'amendement de M. Serruys, qui est le plus général, et c'est pourquoi je propose que nous entamions la discussion en nous servant uniquement du texte français comme base.

Je ne vois dans cet amendement qu'un danger, c'est qu'un État puisse s'en réclamer pour dire que les mesures prises à des fins économiques ou commerciales, et qui en réalité n'ont rien à faire avec la sauvegarde des intérêts vitaux, sont prises en conformité du droit que donne ce texte. Cet État pourrait dire : « Nous sommes seuls juges de nos intérêts vitaux ; en conséquence, on ne peut en appeler à la juridiction que cette Convention prévoit. » Je suis sûr que cette possibilité est bien loin des intentions de M. Serruys. Il a expliqué très clairement, dans son dernier discours, que c'est la juridiction établie par cette Convention qui est notre sauvegarde. Je crois, en effet, en lisant cet amendement, qu'il a raison, car je vois que les derniers mots

stipulent que le principe de la liberté du transit doit être main'enu, ou, selon la formule de M. Vallotton, observé. C'est là une question de fait, et j'en conclus qu'on pourrait faire appel à la juridiction, non pas sur la question de savoir si un intérêt déclaré vital est réellement vital ou non, mais si les mesures sont prises de bonne foi pour la défense des intérêts nationaux. Si M. Serruys le permet, j'aimerais que ceci fût rendu encore plus clair en faisant un léger changement dans sa rédaction. Si au lieu des mots : *estimeraient nécessaire*, la Commission pouvait accepter les mots suivants : *seraient obligés de prendre*, le texte serait encore plus clair et le nécessaire serait fait, à mon avis, pour réduire les exceptions autant que possible, ce que nous désirons tous.

M. SERRUYS (France). — Je tiens à dire que la retouche proposée par M. le Délégué britannique correspond absolument à ma pensée et que je n'éprouve, par conséquent, aucune difficulté à l'accepter.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — L'amendement proposé par la Délégation française mérite un examen approfondi, surtout de la part des pays enclavés. Comme représentant d'un de ces États, j'ai le courage de dire que j'ai un peu peur de cet amendement français. Si peu d'expérience que j'aie de la grande politique et de la grande diplomatie, je sais tout de même que les intérêts deviennent très facilement et très vite vitaux et je crains la portée de ces mots : *intérêts vitaux*.

Nous avons, en effet, étudié la question à la Commission d'Étude et nous avons tous été d'avis que l'on ne doit pas retirer de la main droite ce que l'on donne de la main gauche. Nous avons peur qu'on n'aille trop loin dans les restrictions. Peut-être que, dans la pratique, on n'exagérera pas ; mais nous avons peur qu'on abuse de ces mots qui ne sont pas assez précis et qu'on ne les invoque trop souvent. C'est pour cette raison que la Commission d'Étude a décidé d'établir quelque chose de plus concret, c'est-à-dire d'indiquer qu'il faudrait qu'un événement grave se produise pour que l'on pût parler d'intérêts vitaux. C'est en partant de cette même idée que je réfléchirai longuement avant de prendre une décision.

M. VAN EYSINGA (Pays-Bas). — Les articles 5 et 7 se tiennent de très près ; l'article 7 porte sur les restrictions au libre transit en périodes extraordinaires, en cas d'événements graves, tandis que l'article 5 contient des restrictions en temps normal. Je crois donc que l'idée émise dans l'amendement de M. le Délégué italien trouverait mieux sa place dans l'article 5, parce qu'il parle de prendre des règles spéciales en temps normal. D'autre part, je me demande si l'amendement français n'entre pas plutôt aussi dans le cadre de l'article 5, au moins partiellement, et c'est précisément cette question qui me fait éprouver quelques craintes au sujet de cet amendement. Nous sommes tous d'avis que le sous-amendement, proposé par le premier Délégué britannique et adopté par M. le Délégué français, apporte déjà une grande amélioration au texte, mais, cependant, j'ai encore un scrupule : l'article 7 parle d'événements graves. Cette expression ne se retrouve pas dans l'amendement français et, en revanche, nous y voyons *les intérêts vitaux* qui pourront donner lieu à certaines restrictions du transit. Notre délégation partage tout à fait les vues des délégations qui considèrent que cette expression *intérêts vitaux* est un peu vague. Je crois que l'on pourrait trouver quelque chose de plus précis. Si on ne pouvait le faire séance tenante, on pourrait peut-être confier à une commission le soin d'arriver à une rédaction moins large. La Délégation néerlandaise partage, en somme, les vues émises par les Délégations belge et tchéco-slovaque.

M. SERRUYS (France). — Je suis heureux que la discussion ait pris cette direction, car elle me permettra de bien définir quel est, non seulement le but, mais l'objet même de la clause que nous avons devant nous. L'honorable Délégué néerlandais a déclaré qu'il y avait un rapport étroit entre l'article 5 et l'article 7. C'est évident. L'un et l'autre prévoient des dérogations à une règle générale. Il a très bien défini aussi que les dérogations de l'article 5 étaient des dérogations constantes et permanentes, tandis que l'article 7 prévoit des dérogations exceptionnelles, motivées par une situation exceptionnelle ou par des événements exceptionnels.

Le commentateur de l'Évangile Vert, M. Lankas, a apporté ici ses motifs habituels, toujours un peu pointus, et je veux retenir de ce commentaire un élément qui me

semble intéressant. M. Lankas dit que le texte est bon. Je me permets de penser le contraire et si je suis assez crédule, c'est en pleine communion d'idées avec M. Chargueraud qui, comme vous, Monsieur Lankas, est l'un des auteurs du *Livre Vert*. Par conséquent, qu'on ne nous oppose pas les auteurs du *Livre Vert* dont les uns étaient à la table et les autres dans la galerie. Maintenant, ceux qui sont dans la galerie laissent les autres aller à la table. C'est la seconde fois que je fais cette déclaration et je tiens absolument à ce qu'elle figure au procès-verbal. Cependant, sous ces réserves, je considère que l'intervention de M. Lankas et celle de M. le Délégué néerlandais ont apporté quelques clartés, et je suis tout à fait d'avis que satisfaction doit leur être donnée; je le fais avec autant de bonne grâce que tout à l'heure, lorsque Sir Hubert a voulu mettre dans le texte une précision de plus. La Délégation française ne saurait avoir aucune arrière-pensée et c'est dans ces conditions que je viens proposer à votre adoption un texte destiné, d'une part, à sauvegarder les garanties vitales nécessaires et, d'autre part, à écarter toutes les craintes et tous les litiges. Voici cette rédaction :

Il pourra être exceptionnellement dérogé aux dispositions des articles précédents en vertu de mesures particulières ou générales que chacune des Hautes Parties Contractantes serait obligée de prendre, en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'État ou les intérêts vitaux du pays, étant entendu que le principe de la liberté du transit doit être observé dans toute la mesure du possible.

Nous ne visons donc là qu'une situation absolument exceptionnelle, nous n'envisageons que des dérogations exceptionnelles et nous avons, cependant, la satisfaction cherchée : celle de sauvegarder la souveraineté de l'État dans la mesure où elle doit l'être.

M. PIERRARD (Belgique). — Messieurs, comme M. Serruys, je suis heureux de cette discussion qui nous a permis de faire la lumière sur la question, mais qui n'a pas été exempte de quelque émotion. Pour ma part, je tiens à préciser ma pensée et à assurer à la Délégation française qu'elle ne rencontrera aucune arrière-pensée de la part de la Délégation belge. Seulement, avec l'impétuosité de mon tempérament, qui n'est pas celui d'un diplomate, mais celui d'un animal légendaire dans mon pays, — je suis des Ardennes, — je dois signaler ce que mon amour farouche de la liberté m'amène à dire.

Lorsque M. le Délégué britannique a déposé un premier amendement, je l'ai considéré comme un pas fait vers la Délégation française et à ce pas, la Délégation française a répondu immédiatement. J'allais lui demander de faire un second pas lorsque M. Van Eysinga est entré dans le débat en précisant encore davantage ma pensée. Finalement, c'est M. Serruys lui-même qui a proposé l'amendement que j'avais sur les lèvres. C'est dire que nous sommes complètement d'accord et je remercie M. Serruys d'avoir fait ce geste.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Je me rallie entièrement à la manière de voir de l'honorable Délégué belge et j'accepte la formule de M. Serruys. Je fais seulement remarquer que je ne me suis pas adressé à lui en citant le *Livre Vert* et je promets solennellement que je ne le ferai plus.

LE PRÉSIDENT. — Monsieur le Délégué italien désire-t-il que son amendement soit inséré dans l'article 5 ou le maintient-il dans l'article 7?

M. BIGNAMI (Italie). — La Délégation italienne consent à accepter l'amendement de la Délégation française en retirant le sien propre qui figurerait dans le procès-verbal et le rapport général.

LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix l'article 7, tel qu'il vient d'être amendé et qui est ainsi rédigé :

Il pourra être exceptionnellement dérogé aux dispositions des articles précédents en vertu de mesures particulières ou générales que chacune des Hautes Parties Contractantes serait obligée de prendre en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'État ou les intérêts vitaux du pays, étant entendu que le principe de la liberté du transit doit être observé dans toute la mesure du possible.

L'article 7 est adopté par 29 voix.

M. BIGNAMI (Italie). — Il est bien entendu que dans les intérêts vitaux sont compris ceux de la défense nationale, même en temps de paix?

LE PRÉSIDENT. — Parfaitement.

M. SERRUYS (France). — Cela va de soi.

RENOI DE LA DISCUSSION SUR LES ARTICLES 8 ET 9

M. VALLOTTON (Suisse). — Cette observation ne préjuge pas le sort des articles 8 et 9, sur lesquels nous avons déposé un amendement qui n'a pas encore été discuté.

LE PRÉSIDENT. — On me prie de ne pas procéder immédiatement à la discussion de l'article 8; nous pourrions donc la réserver pour demain et passer immédiatement à l'article 9.

M. VALLOTTON (Suisse). — Ces deux articles sont en connexité intime; on ne peut pas envisager les questions de guerre sans tenir compte des obligations entre eux des États faisant partie de la Société des Nations. Je propose donc également le renvoi de l'article 9.

LE PRÉSIDENT. — M. le Délégué suisse propose de renvoyer à une séance ultérieure la discussion des articles 8 et 9.

Il n'y a pas d'opposition?

Il en est ainsi décidé.

DISCUSSION DU PRÉAMBULE ET DE L'ARTICLE 10

LE PRÉSIDENT. — Nous arrivons à l'article 10. Comme vous le savez, l'article 10 et le préambule devraient être traités au même moment. Étant donné que tous les amendements à l'article 10 n'ont pas encore été examinés à l'heure actuelle, je crois que nous ferions bien de remettre à plus tard la discussion de l'article 10. Le bureau serait d'avis de le discuter à la fin de la Convention.

M. SERRUYS (France). — Monsieur le Président, je comprends parfaitement quelle est votre préoccupation en mettant la discussion de l'article 10 à un moment où nous serons tous parfaitement informés. Et vous vous rappelez peut-être que, l'autre jour, lorsqu'on a parlé de la question du préambule et qu'un amendement a été présenté par la Délégation italienne, j'ai été le premier à dire (1) qu'une large discussion devait se faire sur cet article, que je considère, en effet, à certains égards, comme vital pour la Convention.

Je me permets de vous demander, Monsieur le Président, si vous ne pourriez pas accepter une procédure à peine différente de celle que vous avez envisagée : nous procéderions d'abord immédiatement à une discussion générale, de telle façon que nous puissions voir quels sont les sentiments, quelles sont les tendances, quelles sont en réalité les préoccupations de l'Assemblée.

J'ai l'impression que des amendements n'ont pas été déposés jusqu'ici précisément parce que nous avons réservé la question, l'autre jour, pour la discussion générale. Vous vous rappelez que je vous avais dit qu'en ces matières, il ne me semblait pas possible de commencer par une Commission. On peut dire que lorsque cette discussion aura lieu, les amendements surgiront. Alors, il appartiendra à une Commission de les grouper, de connaître leurs caractéristiques et de les apprécier pour réinstaurer sur des bases mieux établies une discussion définitive.

Si vous pouviez accepter cette procédure, Monsieur le Président, je crois qu'elle serait bonne pour la clarté du débat.

(1) Voir page 55.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — La Délégation britannique est d'accord.

LE PRÉSIDENT. — Le Bureau partage également cet avis.

Nous abordons donc maintenant la discussion générale de l'article 10 du projet de Convention et, en même temps, du préambule.

M. BIGNAMI (Italie). — La Délégation italienne, sur son amendement au préambule, amendement qui a pour conséquence la suppression de l'article 10, a déjà exprimé en quelques mots les motifs de sa proposition. Mais étant donnée l'importance de la question, j'ai l'intention de répéter ici, en les précisant, les raisons qui, dans l'intérêt même de la grande œuvre que nous sommes en train d'accomplir, nous ont portés à soumettre à la bienveillance de cette honorable Assemblée, notre amendement, savoir : supprimer l'article 10 et ajouter dans le préambule, après le mot *préjudice*, les mots : *des conventions internationales existantes ou qui seront ultérieurement conclues et qui, selon l'opinion du Conseil de la Société des Nations, ne seraient pas contraires à l'esprit de la présente Convention.*

Notre proposition vise le passé et l'avenir et, en effet :

1^o *Pour le passé :*

L'article 23 du Pacte commence ainsi : *Sous la réserve et en conformité des dispositions des conventions internationales actuellement existantes ou qui seront ultérieurement conclues.* Dans notre œuvre, nous devons donc suivre la ligne de conduite qui nous est tracée par la Pacte lui-même pour ce qui a trait aux conventions qui ont été faites dans le passé entre les États.

Puisque dans l'article 10 du projet de Convention, on donne aux États la faculté de maintenir en vigueur même les traités qui ne sont pas complètement conformes aux principes de la Convention elle-même, il en découle, comme conséquence logique, que les compilateurs du projet ont bien vu la difficulté que les États auraient à ratifier ladite Convention, si le passé n'était pas respecté d'une manière quelconque.

Et puisqu'avec l'article 10, l'on vient à admettre qu'il peut y avoir, dans l'avenir, des dérogations à cette Convention, à la suite de traités préexistants, autant alors admettre que tous les pactes déjà conclus sont maintenus en vigueur. Cela est plus simple, plus clair et, ce qui est plus important, cela supprime une grave difficulté pour la ratification de cette Convention.

Il y a certainement dans le monde des milliers de conventions entre États. Il s'agit souvent de conventions complexes, où les facilités mutuellement accordées pour les transports ne forment qu'une partie secondaire et étroitement liée avec les autres parties du même traité. Pourquoi avoir de la méfiance pour ces facilités, qui sont le résultat de situations historiques spéciales que nous ne pouvons pas évaluer complètement ?

Pouvons-nous être sûrs que toutes les nations qui sont représentées ici aient eu le soin, conformément à l'article 10, de déclarer tous les traités qu'elles ont l'intention de maintenir en vigueur ? Et si une Puissance en a oublié un certain nombre, est-ce que l'adhésion à la Convention de ladite Puissance ne nous manquerapas ? Et si, enfin, une Puissance, Membre de la Société des Nations, a un traité avec une autre Puissance qui n'est pas Membre de la Société, quelle sera sa situation dans le cas où elle aura oublié de déclarer ce traité ? Sera-t-elle obligée de maintenir les engagements précédents ou les nouveaux ? Pour éviter tous ces problèmes, dont la solution est si difficile, la Délégation italienne propose qu'avant tout le passé soit respecté.

2^o *Pour l'avenir*, on peut remarquer que dans le texte de l'article 10 du projet la possibilité de dérogations à la présente Convention est admise dans le cas où un ensemble de considérations économiques, topographiques et techniques spéciales justifieraient exceptionnellement de tels accords.

Comme il n'est pas expressément spécifié qui devra juger de la validité de ces motifs, nous proposons que le jugement soit déféré au Conseil de la Société des Nations.

Avec ce système, il suffira que les États Membres de la Société des Nations, dans les stipulations des conventions avec d'autres États, qu'ils soient ou non Membres de la Société des Nations, qu'il s'agisse de conventions particulières en matière de transport ou de conventions complexes où sont traitées des questions relatives aux transports, n'oublie pas d'insérer une clause dans laquelle il soit clairement dit que les

clauses du traité ne sont valables que si la Société des Nations ne s'y oppose pas. Dans ce dernier cas, les dispositions éventuellement prohibées seront considérées, d'un commun accord, comme nulles et non avenues, ce qui pourra éliminer toutes difficultés dans les stipulations des conventions particulières entre États. Comme on le voit, notre proposition s'inspire des principes de justice et d'utilité pratique.

Très heureux de provoquer une discussion sur ce sujet et toujours prêts à accueillir toute proposition de conciliation que nous estimerions équitable, nous espérons toutefois que notre amendement, simple et clair, sera accueilli par l'Assemblée, sinon dans la lettre, du moins dans son esprit, tel que nous l'avons proposé.

M. Alexandre ALVAREZ (Chili). — Monsieur le Président, Messieurs, nous touchons avec l'article 10 à un des points fondamentaux de la Convention sur le transit, à savoir l'effet de cette Convention sur les traités conclus ou à conclure par les États signataires.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'indiquer devant cette honorable Assemblée, c'est sur le régime de la coopération qu'il faut fonder la nouvelle vie internationale (1). Mais, dans cette voie, il ne faut aller ni trop vite, ni trop loin, comme le fait l'article 10 du projet en discussion.

Tel qu'il est rédigé, cet article est voué à engendrer des inconvénients et des dangers en donnant des solutions qu'on ne saurait accepter, parce qu'elles tendent à bouleverser sans motifs suffisants l'ordre établi, en abrogeant tous les traités ou parties de traités antérieurs sur le transit. Je ne m'attarderai pas à examiner si cet article est ou non contraire à l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations touchant le respect des Conventions conclues ou à conclure entre les États. Mais je tiens à signaler que cet article 10 ne manquerait pas de susciter une vive opposition dans les Parlements de tous les pays par le motif que je viens d'indiquer.

On ne saurait objecter que son alinéa 2 permet aux États de déclarer lesquelles de ces Conventions sur le transit ils entendent maintenir en vigueur.

Il existe, en effet, toute une catégorie de traités appelés « traités de paix, d'amitié, de commerce, de navigation », dont les dispositions règlent les matières les plus variées, entre autres celles qui se rapportent directement ou indirectement au commerce et au transit. Ces dispositions, pour qu'elles ne deviennent pas caduques, il faudrait, aux termes de l'article 10, alinéa 2, déclarer expressément qu'on les maintient. Mais semblable déclaration n'est pas aisée à faire ! A supposer même qu'elle le fût, on se trouverait alors en présence d'une liste de traités ou parties de traités réservés par chaque État, ce qui aboutirait en réalité, et dans la matière, à une véritable anarchie.

C'est le principe contraire du maintien des traités sur le transit qu'il faut poser comme règle générale. C'est ce que propose l'amendement présenté par la Délégation du Chili quand il dit : « La présente Convention n'abroge pas les traités que les Hautes Parties Contractantes ont souscrits sur la matière qui en est l'objet. »

Il y a un autre point encore à considérer. Comme il m'a été donné de le signaler précédemment, il ne faut pas établir dans cette matière du transit, pas plus que dans les autres, de règles à caractère universel. Il faut prendre en considération les situations spéciales à chaque continent et à chaque région. Les États de l'Amérique tout entière se réunissent dans des Conférences pan-américaines pour examiner les questions qui les intéressent spécialement. Ces Conférences ont leur raison d'être dans le fait que les États du nouveau monde ont tous la même situation géographique, économique et sociale et qu'ils n'ont pas entre eux ni des intérêts antagonistes qui les séparent, ni même des rivalités irréductibles.

Par suite, il leur est possible de se mettre d'accord sur un grand nombre de matières pour lesquelles une entente mondiale est encore impraticable. Je signale en passant que ces accords pan-américains n'ont rien à faire avec la doctrine de Monroë : ils ne sont conçus dans aucun esprit d'isolement, encore moins d'opposition aux intérêts des États européens. Il faut donc que ces accords puissent être librement conclus, et la

(1) Le texte de l'amendement chilien au préambule, relatif à la coopération, est le suivant :

Les Parties Contractantes :

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,

Désireuses, conformément à l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations, d'établir cette réglementation, sans préjudice toutefois de leurs droits de souveraineté ou d'autorité sur les voies affectées au transit,

Conviennent d'arrêter les dispositions suivantes :

Convention à l'étude ne doit ni abroger ceux qui ont déjà été passés ni empêcher qu'on en conclût de nouveaux; autrement, dans tous ces pays, l'opinion se méfierait d'une Convention qui tend à méconnaître, sinon à détruire la politique pan-américaine, et leurs Parlements se refuseraient à la ratifier.

Outre les accords de caractère *continental*, il faut laisser une place aux accords de caractère *régional*.

En Europe, certains pays n'ont-ils pas entre eux des liens plus étroits qu'avec les autres États européens? Cela se produit notamment dans deux groupes de pays : les pays de la Baltique et ceux appelés de « la petite Entente ».

En Amérique, ces faits se produisent aussi : les États de l'Amérique centrale sont allés jusqu'à former une Confédération dont l'une des bases fondamentales est précisément la liberté du transit. Ces accords de caractère continental et régional, notamment en ce qui concerne le continent américain, sont entrés déjà franchement dans la doctrine du Droit des Gens et dans la pratique internationale. L'article 21 du Pacte de la Société des Nations le reconnaît expressément. L'article 10 du projet semble aussi le reconnaître, mais il se sert malheureusement d'expressions vagues et obscures telles que : « lorsqu'un ensemble de considérations économiques, topographiques et techniques spéciales, etc... ».

Il faut donc que cette Convention de Barcelone consacre aussi d'une façon formelle le principe des accords continentaux et régionaux. A cet objet tend l'alinéa 2 de la proposition du Chili qui dit : « La Convention ne les empêche pas non plus de passer librement des accords de caractère continental ou régional, valables seulement entre les Parties qui les ont signés. »

Le dernier alinéa de la proposition de la Délégation chilienne porte :

« Les Hautes Parties Contractantes ne pourront pas, à l'avenir, célébrer des accords particuliers qui, d'après le jugement du Conseil de la Société des Nations, seraient contraires à l'esprit de cette Convention. »

La Délégation du Chili ne désirait pas poser cette limitation, mais, afin de concilier les opinions, elle s'est ralliée sur ce point à la proposition faite par la Délégation italienne. J'espère que la Commission qui sera nommée pour donner une rédaction définitive de l'article 10 prendra en considération les principes dont s'inspire l'amendement du Chili.

M. TRIFON MELEAN (Bolivie). — Messieurs, je commence par déclarer qu'à mon avis l'article 10 de cette Convention est fondamental, c'est-à-dire que, sans son maintien *in integrum* et avec l'introduction d'amendements, il perdrait toute sa valeur et l'Assemblée de Barcelone n'aurait aucune raison d'être.

Les amendements qui tendent à maintenir les anciennes conventions sont inacceptables, parce qu'ils se trouvent en opposition avec les buts universels et humanitaires qui guident la Société des Nations. Le *statu quo* est l'arrêt du progrès dans tous les ordres et, en matière de conventions internationales, il signifie l'agonie et l'asphyxie des États qui, comme la Bolivie, se trouvent enclavés dans d'autres États, lesquels mettent des restrictions à leur développement commercial et empêchent leur libre accès à la mer.

Dans cet ordre d'idées, jamais nous ne pourrions qualifier de libéraux les anciens traités qui portent leur vice originel, c'est-à-dire l'égoïsme, le désir de la domination, d'une plus grande richesse économique.

La Délégation de la Bolivie doit avouer que s'il fallait maintenir le *statu quo* des conventions existantes avec tous leurs défauts, ce ne serait pas la peine d'être venu d'Amérique à Barcelone pour assister à cette Conférence et qu'il aurait peut-être mieux valu pour nous rester chez nous en continuant de supporter le poids des restrictions et des privilèges dont nous nous plaignons à bon droit, étouffés et séparés de la mer comme nous le sommes depuis 1879.

La Bolivie est venue ici avec le ferme désir de voter l'article 10 qui nous invite à rompre les chaînes de l'égoïsme en détruisant les intérêts particularistes en nous réunissant autour d'une table nette en un banquet fraternel des nations auquel doivent présider la justice, l'égalité et les droits ainsi que les devoirs pour les grands et les petits États. La Convention doit être faite par tous les pays du monde sans restrictions et sans privilèges pour personne.

Dans cet aspect, la politique pan-américaine est disparue, dès que les États-Unis ont apporté à l'Europe leurs contributions spirituelle et matérielle, dès qu'ils ont mêlé leur sang héroïque au sang du vieux continent, dès qu'ils ont directement fait entendre leur voix par l'organe du Président Wilson, les célèbres quatorze points de doctrine où la Société des Nations prend sa source ainsi que cette Conférence où nous sommes venus délibérer pour maintenir la liberté des communications et du transit.

Messieurs, je n'ai aucun doute que, selon notre exposé, l'article 10 doit être approuvé sans aucun amendement tendant à la destruction de son but essentiel de justice, d'abroger tous les accords et toutes les obligations incompatibles avec l'esprit de cette Convention.

C'est seulement par l'abrogation des lois et des traités anciens que nous arriverons à satisfaire les besoins de l'humanité nouvelle qui demande des lois nouvelles pour les États qui viennent de naître après la secousse mondiale de la guerre. Nous demandons aussi l'abrogation des anciens traités qui ne sont pas d'accord avec l'esprit de cette Convention pour les États qui, comme la Bolivie, sont privés inexorablement d'accès sur la mer.

Le *statu quo*, Messieurs, ne donne aucune satisfaction à nos justes demandes et ne pourra jamais satisfaire les aspirations actuelles et futures de la Bolivie. C'est par ces motifs que la Délégation bolivienne s'oppose à l'amendement tendant à la suppression de l'article 10, proposé par les Délégations du Chili et d'Italie. Pour finir, Messieurs, nous sommes très honorés de pouvoir citer les paroles qui, sur l'objet de cette Conférence, ont été publiées dans les pages d'*Excelsior* par notre illustre Président, l'honorable juriste, M. Hanotaux. Voici quelques-unes de ses paroles : « *Dans le monde actuel, tous les peuples sont économiquement solidaires, il est donc nécessaire de faciliter leurs relations. Il faut que les peuples qui n'ont pas de littoral maritime puissent avoir accès à la mer. L'objet de la Conférence est la liberté du transit.* »

Nous prions les peuples de renoncer à certains égoïsmes ancestraux, de laisser certaines méfiance, d'abandonner certaines méthodes agressives.

Les Républiques de l'Amérique du Sud, qui ont su pousser si loin le sens des intérêts communs et du droit, envoient des Délégations à Barcelone, et il serait bien désirable que les États-Unis, qui ont aussi le sens inné de ces intérêts, apportassent leur collaboration aux accords que l'on doit prendre sur le thème de cette Conférence.

M. FREIRE D'ANDRADE (Portugal). — Monsieur le Président, Messieurs, l'amendement que j'ai proposé n'est que la traduction de ce qui est indiqué dans l'article 23 du Pacte, c'est-à-dire que :

Les Membres de la Société des Nations prendront les dispositions nécessaires pour assurer la garantie et le maintien de la liberté des communications et du transit ainsi qu'un équitable traitement au commerce, sous la réserve et en conformité des Conventions internationales actuellement existantes ou qui seront ultérieurement conclues.

En signant le Pacte, les Puissances signataires n'ont pas créé un super-État, mais une ligue ou groupements d'États qui se sont réunis pour prendre des résolutions en commun, mais sans qu'il y ait eu de leur part aucune aliénation de leur souveraineté dont ils continuent à jouir dans toute sa plénitude. Cela étant ainsi, la Délégation portugaise est d'avis que la rédaction de l'article 10, telle qu'elle est proposée, est contraire à l'esprit et à la lettre du Pacte lui-même.

Les Membres de la Société ont pris l'engagement d'assurer la liberté des communications et du transit, et pour cela ils sont libres de rechercher ensemble, et c'est ce que nous faisons ici, la meilleure manière, étant données les circonstances spéciales à chaque État, d'arriver à ce but, c'est-à-dire qu'ils sont libres de fixer les principes généraux qui peuvent être adoptés par tous. Mais de là à leur imposer d'abroger toutes les obligations et tous les accords *inter se* incompatibles avec la Convention que l'on se propose de conclure, il y a loin. Et encore, il y aurait toujours la difficulté de savoir ce qui doit être considéré comme incompatible avec les dispositions qu'on aurait acceptées.

Et, même si l'on admettait que la doctrine de l'article 10 a été prévue par le Pacte, est-ce que tous les pays pourraient l'accepter, même s'ils le désiraient? Certains n'ont-ils pas signé des accords qu'ils ne peuvent plus abroger?

Je prie la Conférence de me permettre de lui présenter un exemple que je prends naturellement chez moi. Nous avons conclu un accord en 1891 avec la Grande-Bretagne. Par cet accord, nous nous obligeons à permettre le transit par le port de Beira pour le territoire de Rhodésie et à construire dans un très bref délai un chemin de fer dans ce but. L'engagement de construire le chemin de fer a cependant été remplacé par celui d'accorder à une Compagnie anglaise la construction, et une des conditions du contrat, qui devait durer quatre-vingt-dix-neuf ans, imposait au Gouvernement du Mozambique l'obligation de se faire payer au port de Beira un impôt de transit de 3 % et de le remettre à la Compagnie du chemin de fer, et cela dans les termes de la Convention de 1891.

Maintenant, nous avons l'obligation de remettre mensuellement à la Compagnie du chemin de fer le montant de 3 % *ad valorem* sur toutes marchandises transitant à travers le territoire du Mozambique et qui entreront par le port de Beira. Est-ce que nous pouvons abroger la Convention de 1891 et le contrat que, d'après les obligations imposées par cette Convention, nous avons fait avec la Compagnie de chemin de fer en donnant comme raison déterminante de ce fait que la Convention que nous sommes en train de réaliser ne le permet pas? La Compagnie anglaise réclamerait et demanderait l'appui de son Gouvernement. Il arrive même un fait un peu étrange. Le Mozambique a des régimes spéciaux différents de transit à travers son territoire pour les divers domaines britanniques dans l'Afrique du Sud. Tandis que le transit est entièrement libre à Lourenço Marquès, pour le Transvaal, il paie 3 % au nord, de même que les marchandises destinées au Congo belge, malgré notre désir de faciliter le transit et le commerce pour la Rhodésie, colonie de notre ancienne alliée la Grande-Bretagne, et pour le Congo qui se développe si merveilleusement sous l'impulsion de la grande nation belge. Et cela à cause de compromis qu'il ne nous est pas possible d'abroger par notre seule action.

Nous avons avec l'Espagne, pays auquel nous lient des relations d'amitié intensifiées par l'identité de races, d'histoire et d'unité géographique, des relations que nous désirons resserrer chaque jour davantage et qui se sont traduites par des traités et des accords entre les deux pays. Faudra-t-il les abroger et prendre l'engagement de n'en plus faire d'autres? Et je ne parle que de ces deux pays, parce qu'ils sont nos voisins en Europe et dans les colonies.

On peut adhérer à des principes généraux qui doivent être admis par tous les pays, Membres de la Société, pour remplir les obligations que nous avons prises par l'article 23 du Pacte. On peut s'obliger pour l'avenir à ne pas faire de nouveaux accords ou à ne pas prendre de nouvelles obligations contraires à ce qui sera accordé dans cette Conférence. Mais, à mon avis, il faut garder la liberté que le Pacte nous donne de procéder, dans ses limites, selon les intérêts et conditions de chaque pays, qui sont si différents que je ne vois pas qu'il soit facile de les soumettre à des règles de détail immuables destinées à garantir et à maintenir la liberté des communications et du transit, aussi bien qu'un équitable traitement du commerce de tous les Membres de la Société.

C'est pour ces raisons que j'ai proposé un amendement que je vous demande la permission de lire :

Ajouter à la fin du *préambule* de la Convention :

Cette Convention s'applique seulement aux transports par voie ferrée ou voie d'eau. Les transports sur route sont exclus, même quand il s'agit de transports entre une station terminale de voie ferrée ou la limite de navigabilité d'une voie d'eau et la frontière.

ARTICLE 10. — Les traités ou engagements sur les communications ou transit conclus *inter se* par les Hautes Parties Contractantes et actuellement en vigueur seront maintenus, si les parties le désirent.

D'autres pourront aussi être conclus à l'avenir, mais ils ne seront valables que si, après leur enregistrement au Secrétariat, il est déclaré par le Conseil de la Société des Nations qu'ils ne contiennent pas de dispositions contraires à celles de la présente Convention.

Si les deux parties intéressées le désirent, les contrats en vigueur continuent à être en vigueur. Si l'une d'elles ne le désire pas, ils seront considérés comme abrogés. Et, à l'avenir, on ne pourra faire de traités ou d'accords que d'après les principes que nous avons admis. Cela donnera la plus grande liberté.

En terminant, je vous prie, Monsieur le Président, de demander à la Conférence, comme je l'ai demandé dans mon amendement au préambule, que l'on discute aussi maintenant si le présent accord s'applique également aux routes ou si elles en sont exclues.

J'avais déjà demandé ceci deux fois, mais je n'ai pas encore eu de réponse claire. J'espère bien en avoir une, car c'est un point très important.

M. MATSUDA (Japon). — Messieurs, la proposition de la Délégation japonaise est simple. Elle tend à supprimer la fin du premier alinéa de l'article 10 à partir du mot *sauf*, ainsi que tout l'alinéa 2 du même article, c'est-à-dire à s'en tenir au principe pur et simple, en disant :

Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent, chacune en ce qui la concerne, que la présente convention abroge toutes obligations et tous accords *inter se* incompatibles avec ses termes et s'engagent à n'en pas conclure à l'avenir de semblables.

D'après notre proposition, les stipulations de la présente Convention restent seules comme principe fondamental dans le monde entier, en ce qui concerne le domaine de la liberté du transit. Notre proposition n'admet aucune exception sur le principe. Ainsi le principe de la liberté du transit serait sauvegardé comme un des principes fondamentaux qui doivent régir dans l'avenir l'ordre international.

En effet, l'article 23 du Pacte vise la réserve faite sur les conventions internationales actuelles. Cependant, cet article fut rédigé lors de la Conférence de Paris, de manière à ne pas provoquer de difficultés aux Puissances Membres de la Société des Nations. Cependant, cet article n'empêche en rien d'adopter notre proposition. Car celle-ci a suivi strictement et fidèlement l'esprit du Pacte. Voilà l'idée qui nous guide et qui la motive. Mais, Messieurs, il y a encore d'autres considérations qui touchent plutôt à la forme de cet article. Le texte, tel qu'il a été rédigé et tel que vous l'avez sous les yeux, n'est pas encore bien complet. Il faut donc énumérer les dispositions prévues à l'alinéa 2. Cette énumération ferait l'objet d'une discussion assez compliquée et qui me fait pressentir déjà des divergences d'opinions.

Je propose donc de renvoyer l'examen de cet article tout entier au Comité (1) qui a été désigné ce matin et qui doit étudier l'article 5, parce que cet article touche à une restriction du principe de la liberté.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Messieurs, après le débat qui vient d'avoir lieu, je n'aurai que quelques mots à vous dire, à propos de l'amendement que nous avons proposé, nous aussi, et qui tendait à maintenir en partie l'article 10. En effet, il y a dans l'article 10 deux parties tout à fait différentes, l'une concerne les conventions existantes et l'autre vise les conventions futures. Il nous a semblé que les conventions existantes ne pouvaient pas être démolies, d'autant plus qu'il faut laisser à des organisations nouvelles, basées sur le principe de la nouvelle Convention, le temps nécessaire pour les examiner.

Il nous paraît donc que la première partie de l'article doit être maintenue, en ce sens que les conventions existantes ne puissent être dénoncées qu'au fur et à mesure que chaque État reconnaîtra qu'il peut entrer dans la Convention pour l'avenir et s'organiser de manière à suivre cette Convention.

En ce qui concerne la situation exceptionnelle dans laquelle il serait permis ultérieurement de conclure des arrangements contraires à cette Convention, il me semble que c'est une disposition un peu dangereuse, d'autant plus qu'il n'est pas indiqué qui reste juge de ces situations permettant de passer outre aux conventions que nous faisons aujourd'hui. A ce compte-là, on peut toujours éluder une convention en prétextant une situation exceptionnelle.

Par conséquent, je crois qu'il faudrait supprimer la seconde partie de l'article, à partir du mot *sauf* jusqu'à la fin. Il y aurait aussi lieu de supprimer l'énumération indiquée. Admettre en principe que des conventions existantes peuvent rester en vigueur ne veut pas dire qu'elles doivent rester en vigueur. Chaque État est libre de

(1) Voir page 83.

renoncer aux conventions auxquelles il croit devoir renoncer. Il est autorisé à maintenir celles qu'il croit ne pas pouvoir supprimer tout de suite.

Notre Délégation proposait de supprimer la fin de l'article à partir du mot *sauf*, ainsi que l'énumération de la fin de l'article 4.

M. TSANG-OU (Chine). — Messieurs, étant donnée l'importance capitale que présenterait la Convention du transit dans les communications internationales, il semble utile à la Délégation chinoise de proposer à l'Assemblée une demande de maintien de l'article 10.

En voici les raisons :

La présente Convention est conclue en vue de maintenir sur le pied d'égalité et de réciprocité la liberté du transit sur les voies navigables et sur les chemins de fer.

Pour l'avenir, l'article 10 de la Convention (conformément à l'article 20 du Pacte) interdit la conclusion d'accords incompatibles avec ses textes.

Pour le passé, l'article 10 (conformément aussi à l'article 20 du Pacte) permet aux États ayant des obligations et des accords antérieurs, soit de les abroger s'ils sont incompatibles avec la Convention, soit d'en étendre le bénéfice à toutes les autres Parties contractantes.

Cependant, cet article 10 ne doit pas pouvoir empêcher le cas d'accords spéciaux, justifiés par des considérations économiques, topographiques et techniques spéciales. Ces accords sont, dans le cas du passé, une dérogation réelle et doivent être visés spécialement par la Convention; dans le cas de l'avenir, ils forment des dérogations apparentes et peuvent être absolument valables entre les Parties, seules, qui les ont signées, étant donné, bien entendu, qu'ils ne sont pas contraires à l'esprit pratique de la Convention.

L'article 10 est donc de toute première importance et doit être maintenu, car il est, à proprement parler, dans l'esprit de la Délégation chinoise, une sorte de régulateur permettant d'accorder le passé avec le présent, c'est-à-dire de régler, selon les cas particuliers, les difficultés qui se présenteront dans l'application de la nouvelle Convention conjointement avec les anciens accords.

Dans le cas où des divergences de vue se présenteraient, la Délégation chinoise estime qu'il y a lieu de les soumettre à une Sous-Commission nommée à cet effet.

Quant aux difficultés auxquelles a fait allusion la Délégation italienne, je me permets d'appeler l'attention de l'Assemblée sur ce fait que la Commission avait tenu compte de ces difficultés dans la rédaction du texte. Voici ce que nous lisons dans le rapport (1) :

La Commission avait d'abord pensé à soumettre l'examen de ces conditions, pour chaque cas qui se présenterait dans l'avenir, à l'examen préalable du Comité permanent des Communications et du Transit ou du Conseil de la Société des Nations. Il a paru préférable de ne pas obliger les États à une procédure qui, dans certains cas urgents ou d'un vif intérêt national, pourrait sembler délicate, et de se borner, en cas de différends seulement, à laisser se prononcer la juridiction normale prévue à l'article 15.

Enfin, l'idée de la Délégation chinoise, en demandant le maintien de cet article, était tout simplement qu'il faut que la Conférence s'occupe du passé et du présent, parce que les articles 1, 2, 3, 4, 5, 6 de notre Convention constituent des obligations pour les pays transitaires. La Chine, à cause de sa grande étendue, est transitaire dans le Nord et transitante dans le Sud. Par conséquent, elle n'a nullement intérêt à prêcher soit pour le transitaire, soit pour le transitant. Elle demande simplement à régler les difficultés d'application, afin que chaque Partie Contractante puisse faire honneur à ses engagements.

M. SCASSI (Grèce). — Messieurs, j'ai demandé la parole sur la question fondamentale qui domine tout le débat : celle de savoir si l'article 10 du projet est en contradiction avec l'article 23 du Pacte de la Société des Nations.

On a soutenu cette opinion. Pour ma part, je n'y saurais souscrire. Que dit l'article 23 du Pacte, et surtout quel en est le sens? L'article 23 impose aux Membres

(1) Voir page 290 (Rapport de la Commission d'Étude).

de la Société certaines obligations, entre autres celle de prendre *les dispositions nécessaires pour assurer la garantie ou le maintien de la liberté des communications*, etc. Voilà l'obligation, voilà la partie positive du contenu de l'article 23.

Maintenant, ces obligations que l'article 23 nous impose, sont-elles illimitées? Non, les rédacteurs du Pacte ont cru nécessaire de réserver quelques limites. Nous savons tous quel était le souci des rédacteurs du Pacte : faciliter autant que possible les voies à la conclusion de ces accords, grouper le plus grand nombre possible d'adhérents. C'est pourquoi l'article 23 fait une réserve en ce qui concerne les dispositions des conventions internationales actuellement existantes et réserve aussi l'avenir.

Ceci n'est pas une obligation, c'est une limite à l'obligation : l'expression est négative. Quelle est l'expression positive de la limite à une obligation que j'impose à quelqu'un? C'est un droit que je lui donne d'échapper à cette obligation. Ainsi donc l'obligation, ici, est celle de conclure des accords. La limitation qu'on impose à cette obligation, c'est un droit qu'on nous donne.

Mais, d'après la règle générale, qui dit que nul n'est tenu d'exercer ses droits, que tout le monde peut se désister de leur exercice, nous ne sommes pas tenus d'outrepasser cette limite, mais nous avons le droit de le faire.

Pour rendre ma pensée plus intelligible, je pose la question autrement. Si paradoxal que cela puisse paraître, je soutiens que c'est l'opinion contraire qui est en contradiction avec l'article 23 du Pacte de la Société des Nations.

L'article 23, dans son début, donne le droit de conclure des conventions à l'avenir. Eh bien, qu'est-ce qu'un accord par lequel on abroge, ainsi que le fait l'article 10, des conventions déjà existantes? Cet accord même est une convention. Or, nous avons le droit de conclure des conventions, sinon les conventions déjà existantes nous lieraient pour l'éternité. Voilà pourquoi je soutiens que l'article 10 n'est pas en contradiction avec l'article 23 du Pacte de la Société des Nations.

LE PRÉSIDENT. — La Délégation autrichienne a déposé un amendement ainsi conçu :

Insérer dans le *préambule* un nouvel alinéa 2 :

Elles reconnaissent désirable que les États s'entr'aident au besoin pour faciliter autant que possible la mise en pratique de ce principe.

M. REINHARDT (Autriche). — Messieurs, je vous demande pardon, tout d'abord, si je m'écarte un peu de la ligne qu'a suivie jusqu'ici la discussion, puisqu'il s'agit de l'article 10, tandis que j'ai l'intention de développer un amendement au préambule. Mais la connexité ayant été établie entre cet article et le préambule, je crois que ce moment convient pour discuter cette question.

Lors de la discussion générale (1), j'ai déjà eu l'honneur de faire allusion à cet amendement. Le motif qui m'a guidé est si facile à concevoir que je ne crois pas nécessaire d'abuser de votre patience en m'y arrêtant longuement.

L'honorable Délégué de la Roumanie a dit l'autre jour, dans un excellent discours, qu'un pays qui serait entièrement exempt d'égoïsme lui paraîtrait tout aussi indésirable qu'un pays qui y serait entièrement assujéti. Notre éminent président a de même admis un certain égoïsme qu'il a trouvé très naturel.

J'avoue franchement qu'il y a aussi un peu d'égoïsme dans l'amendement que je me permets de proposer, mais j'espère toutefois ne pas avoir dépassé la limite licite. Il s'agit de trouver un moyen pour surmonter les difficultés qui s'opposeraient à la mise en pratique des principes de la Convention.

En fait, la situation de l'Autriche est telle que le recueillement de toutes ses forces ne suffit pas pour arriver au but de la Convention, comme l'Autriche le désire de tout cœur.

L'état économique et financier de ce pays, sa complète dépendance de l'étranger, en vue de l'approvisionnement en charbon et de l'acquisition de matières premières, a amené une situation si grave que je crois pouvoir dire qu'aucun des pays représentés dans cette salle n'a jamais dû passer par une crise pareille.

Pour ne pas me répéter, je me permets de me référer à l'exposé que j'ai eu l'honneur de présenter à la Conférence, contenant tous les détails qui pourraient intéresser

(1) Voir page 24.

l'Assemblée. Pour l'Autriche, les arrangements que je vise dans mon texte constituent une question vitale; pour d'autres pays, ils seraient, je suppose, hautement désirables, à défaut de raisons analogues, tout au moins en ce qui concerne leur propre transit par l'Autriche.

M. RESTREPO (Colombie). — Monsieur le Président, Messieurs, je tiens tout d'abord à déclarer que la Colombie n'a aucun intérêt spécial dans la question en discussion. Elle n'a qu'un intérêt général, qui est d'aboutir à l'établissement de conventions libérales, de conventions de nature à donner au transit et au trafic commercial de tous les pays le plus de liberté possible.

Je regrette que le Délégué de la Bolivie ait donné à cette discussion un certain caractère. La Bolivie et le Chili sont des pays amis de la Colombie. J'espère que les Conventions que nous signerons ici n'auront pas de répercussions contraires à leurs intérêts et aux engagements qu'ils peuvent avoir entre eux, en ce qui concerne des questions du passé, questions qui sont en suspens ou définitivement réglées depuis longtemps par des traités.

Il est vrai que les États de l'Amérique du Sud ont fait des traités, des conventions dans des conférences de ce que nous appelons le pan-américanisme, réunies à Washington, au Mexique, à Montevideo et dans d'autres villes de l'Amérique du Sud; mais je ne crois pas que si, comme nous le devons, nous approuvons l'article 10 de la Convention en discussion, des difficultés puissent se produire en ce qui concerne les conventions que nous avons signées en Amérique.

Permettez-moi de développer des arguments d'un caractère général en faveur de l'article 10.

Il s'agit, dans cet article, de conventions que les États ici représentés signeraient *inter se* et non de conventions passées avec de tierces Puissances qui n'auront pas signé la Convention que nous discutons ici.

En approuvant l'article 10, nous faisons usage de notre droit de représentants de nos pays respectifs de modifier par la Convention que nous allons faire les conventions antérieures, non conformes à celles-ci, que nos Gouvernements pourraient avoir signées non avec des tiers, mais entre eux.

Les conventions du passé *inter se* sont modifiées par celle-ci; chaque État, faisant usage de sa souveraineté et de son droit de traiter, signe ici de nouvelles conventions ayant pour effet d'abroger des conventions anciennes qui le liaient et qui étaient contraires à celle-ci; mais les conventions avec d'autres États non représentés ici, continuent à être en vigueur puisque ce ne sont pas des conventions *inter se*.

La politique américaine dont a parlé le Dr Alvarez nous a amenés à conclure des conventions avec les États-Unis, le Mexique, l'Équateur, qui ne sont pas représentés ici. Ces conventions seront modifiées entre les pays représentés, mais elles ne le seront pas avec le Mexique et les autres États qui ne signeront pas la Convention; les conventions antérieures continueront à les régir. Il n'y a donc pas d'opposition entre le passé et le présent et nous devons nous décider à nous préoccuper du présent et de l'avenir et à modifier le passé conformément aux conventions nouvelles. Sans cela nous n'avons rien à faire ici.

Voici tout d'abord un argument d'autorité. Est-ce que ce projet a été fait par des fous qui ne connaissaient pas l'article 23 du Pacte, qui n'avaient d'autre but que d'abroger indistinctement toutes les conventions du passé, ou par des hommes intelligents et très patriotes? La Commission nommée par le Conseil de la Société des Nations a étudié minutieusement, mot par mot, le projet, en a expliqué tous les termes dans un rapport très étendu, notamment les mots *inter se* dont la signification est suffisamment claire.

Il existe deux sortes de conventions. Il ne suffit pas que les conventions nouvelles soient simplement des conventions *inter se* entre les États ici représentés, il faut qu'elles ne soient pas incompatibles avec cette disposition : *et s'engage à n'en pas conclure à l'avenir de semblables*. Les États ici représentés peuvent conclure de nouvelles conventions, mais en acceptant celle que nous élaborons et qui doit être comme la constitution générale liant les nations signataires en ce qui concerne les questions du transit et des communications.

Si les conventions nouvelles ne s'opposent pas à celle-ci, les États peuvent les signer et suivre une politique régionale, continentale, comme l'a dit le représentant du Chili; mais la présente Convention doit être considérée comme la charte des communications et du transit.

Je crois avoir justifié d'une façon suffisamment claire mon vote en faveur de l'article 10, avec l'excellente modification apportée par la Délégation japonaise. On voit que les auteurs du projet de convention étaient craintifs, car ils ont mis à la fin de tous les articles une échappatoire, un chemin, un tunnel, par où la liberté du transit s'en va. Si l'homme qui a dit le mot célèbre : *Laissez faire, laissez passer*, ressuscitait et entendait notre discussion, il se retournerait dans sa tombe, épouvanté de voir qu'en deux siècles le monde n'a pas avancé d'un pas et que c'est Colbert qui a remporté le plus grand succès auprès de tous les gouvernements du monde entier qui ne veulent ni laisser faire ni laisser passer.

La Convention que nous allons voter dépend de ce que nous dirons dans l'article 5, puisqu'il y est question du droit souverain pour chaque État d'interdire l'entrée de son territoire, soit aux marchandises, soit aux personnes.

L'illustre Délégué de la nation la plus libérale, de la nation britannique, a déjà commencé à nous parler de la *moralité*. La Commission s'était arrêtée à la *sûreté de l'État* et à la *santé*, à la question de l'hygiène universelle sur laquelle tout le monde est d'accord pour intervenir même à l'encontre de la souveraineté des États, mais, par la suite, on y a ajouté la moralité, les monopoles, et ainsi c'en est fait du transit, parce que chaque État a toujours le droit d'édicter une loi générale qui s'appelle loi de douane et dont l'article 1 constitue une liste énorme d'articles dont l'entrée est interdite dans le pays. Si nous passons aux personnes, nous avons les anarchistes, les révolutionnaires, les sans-le-sou, les infirmes, etc., etc. *Vade retro, Satanas!* Et puisque j'ai l'honneur d'appuyer la modification proposée par le délégué du Japon, je me permets de rappeler qu'actuellement une grande puissance d'Amérique nie, à des races intelligentes, qui honorent l'humanité, aux races orientales, le droit de cité et que les Japonais et les Chinois sont bannis des États-Unis, c'est-à-dire du pays le plus libre du monde!

Qu'est-ce que cela signifie? Qu'il n'y a pas de liberté au monde, que le transit est bien malade, et que nous perdons notre temps à discuter ici sur des vétilles, laissant de côté, ou simplement égratignant les grands problèmes.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Puisqu'on m'a défendu de parler du *Document Vert*, je n'ai plus qu'à prendre à mon compte les idées excellentes qui s'y trouvent et qui ont été codifiées de façon si savante par notre Secrétaire général, bien que ce soit un peu dangereux, parce que ces idées ont été qualifiées tout à l'heure de façon peu flatteuse. Je me rallie parfaitement à la façon de voir de la Délégation grecque et de la Délégation chinoise, mais il me paraît naturel qu'une convention générale abroge les conventions spéciales qui seraient contraires aux grands principes généraux de la Convention chinoise. Or le premier de ces grands principes, c'est celui de l'égalité. Cependant, on a vu au cours de la discussion qu'il y a certains cas où les nations elles-mêmes déclarent qu'il est impossible d'établir l'égalité complète, parce qu'il y a certaines situations qui font qu'un État peut accorder à un autre État des conditions qu'il ne peut pas accorder à tous les autres. On a cru devoir laisser cette échappatoire qui, je crois, n'est pas un tunnel.

Les autres Conventions — il faut bien établir cette distinction — sont admises, même si elles sont contraires à l'égalité et si elles contiennent quelques conditions spéciales. Mais on a laissé entendre que ces conditions seraient si minimes en nombre et en importance qu'elles ne seraient pas contraires à l'esprit de notre œuvre dont l'importance nous a été si bien démontrée par M. le Délégué de la Colombie. M. le Délégué autrichien nous a proposé un amendement. Je ne sais pas le sort qu'il aura, mais il vise un peu un passé qui ne reviendra pas. Par exemple, il s'agit d'une époque où il n'y avait pas de charbon, mais je crois que nous approchons du moment où il y en aura trop et où les petits pays seront contents d'en vendre.

Je crois que l'amendement autrichien va de soi et je m'en rapporte à la Conférence, si elle veut bien appliquer le vieux proverbe français : *Ce qui va sans dire va encore mieux, étant dit.*

M. SERRUYS (France). — Messieurs, lorsque j'ai demandé le développement du débat, je ne prévoyais pas qu'il prendrait l'extension qu'il a prise et dont je me félicite énormément, étant donné qu'elle m'a permis de voir se préciser un certain nombre de doctrines dont la seule sur laquelle nous nous mettrons certainement d'accord est qu'elles sont incompatibles. Il y a là, en somme, des doctrines opposées qui séparent l'Assemblée et vous avez, d'autre part, une théorie moyenne qui prétend les réunir.

Lorsque j'ai essayé de grouper les avis que j'ai entendu exprimer les uns avec ardeur, les autres avec vivacité, les autres avec circonspection, j'ai dégagé trois groupes d'opinions que je vais tâcher de définir.

La première, dans l'ordre de la discussion, est celle de ceux qui disent : maintien des conventions pour le passé, et pour l'avenir, au contraire, convention subordonnée à la Convention du transit. A cet égard, les doctrines ont été présentées avec un grand luxe d'arguments juridiques. Permettez-moi de vous dire que quelques-uns m'ont ému. Cependant, je me permets de faire remarquer qu'un certain nombre d'affirmations ont été apportées auxquelles je ne saurais me rallier.

Lorsque la Délégation italienne nous disait qu'il suffisait d'invoquer l'article 23 du Pacte pour que le maintien des conventions soit assuré, je me permettais de penser qu'il y avait là une interprétation trop extensive de l'article 23. En effet, la réserve par laquelle commence cet article vise non pas des accords bilatéraux, mais certaines conventions internationales.

Lorsque j'entends, par ailleurs, la Délégation chilienne affirmer, par la voix si autorisée de M. Alvarez, que le maintien des conventions c'est la doctrine, permettez-moi de vous dire que je suis tenté de le croire, mais pour des raisons qui ne sont peut-être pas celles que M. Alvarez a développées avec tant de talent.

En somme, nous nous trouvons en présence de raisons qui sont plutôt des raisons juridiques que des raisons de fait.

En me posant la question, j'avais précisément envisagé ces raisons de fait.

Vous nous dites que nous venons de créer un idéal nouveau et que nous allons l'appliquer. Vous avez bien raison. Seulement, il ne sera pas appliqué si vous ne savez pas le faire en tenant compte de quelque chose qui vaut bien une théorie, je veux dire l'*histoire*.

Vous êtes en présence de peuples qui, en somme, ont laborieusement, pendant des générations quelquefois, élaboré des statuts contractuels, qui régissent désormais leurs relations, statuts où figurent des clauses visant les transports. Ces clauses sont elles-mêmes, parfois, la contre-partie de clauses commerciales et, d'autre part, les clauses commerciales et les clauses de transports sont quelquefois la contre-partie de certaines garanties politiques qui sont, elles-mêmes, une des conditions de la paix de ces régions. Et vous dites que c'est cela que vous voulez maintenir. Ceci, c'est l'argument de fait; ce n'est pas l'argument juridique. Ou du moins, vous dites : « Voilà ce que nous ne voulons pas saper, voilà ce que nous ne voulons pas renverser aujourd'hui. Nous ne voulons pas faire table rase de tout ce qui est la base contractuelle de ces conditions, en élaborant un statut nouveau. »

Voilà l'argument de fait que j'aperçois lorsque je me tourne du côté de la Délégation italienne, du côté de la Délégation chilienne et de tous ceux qui sont venus ici soutenir la même thèse.

En face, qu'est-ce que je trouve? Je trouve ceux qui veulent niveler la table rase, qui est pour eux la conséquence de la Convention. C'est d'abord, présentée avec une circonspection et une éloquence particulière, la proposition japonaise. Je ne suis pas très étonné de la voir formuler. Elle consiste à dire : « abrogation de toutes les conventions, statut nouveau en conformité avec la Convention. » Quel est le résultat? Le résultat, M. le Délégué de la Colombie vous l'a indiqué : c'est qu'en somme, nous allons abroger des conventions de nature très différente dont les unes sont conclues entre vous et dont d'autres ne le sont pas. D'autre part, si vous faites la réserve que vous n'abrogez pas celles qui sont conclues avec des tiers, quel sera le résultat? C'est que précisément vous aurez donné à des tiers le bénéfice d'une situation corrigée, que vous-mêmes vous aurez placé les Parties Contractantes devant cette situation paradoxale que, pour tenir leurs engagements, elles se trouveront chez vous dans un état d'infériorité par rapport à des tiers avec lesquels vous aurez pu contracter. Voilà pourquoi la distinction juridique de M. le Délégué colombien ne me paraît pas tenir

devant les faits. Quand vous aurez établi, sous prétexte que vous ne pouvez pas niveler certaines conventions, ce statut préférentiel, qu'arrivera-t-il? Vous aurez établi une sorte d'injustice sous forme de droit préférentiel à l'égard de ceux que vous vouliez placer dans cette sorte de deuxième zone.

Enfin, avec ce système de nivellement absolu, méconnaissant absolument l'histoire et les droits géographiques, vous en arrivez à méconnaître ces conditions différentes que, dans sa sagesse, la Société des Nations avait établies et qui se rapportent au pays des diverses régions du monde; vous faites abstraction de certaines conditions reconnues comme nécessaires pour régir les rapports des Membres de la Société avec ces pays; lorsque, par exemple, elle a prévu qu'il y aurait des mandats A, B et C, elle prévoyait simplement qu'il existe dans le monde des conditions historiques, géographiques, économiques variées, des conditions de développement différentes et qu'il fallait en tenir compte.

Voilà pourquoi l'abrogation de certaines conventions avec certains États est justifiée, alors qu'elle ne l'est pas du tout avec d'autres États, et que faire disparaître certaines dispositions, certains statuts, serait tout simplement ramener l'anarchie.

Enfin, il y a une troisième théorie, soi-disant intermédiaire, à laquelle on est arrivé. Je reconnais — et j'y rends hommage — le labeur, la circonspection dont a fait preuve la Conférence préparatoire de Paris : elle vous a apporté une théorie qui est la prudence même mais qui, laissez-moi vous le dire, aboutit à la pire des imprudences. Voici, en effet, ce qu'elle vous dit : d'une part, vous vous engagez à abroger tout ce qui est en opposition avec la Convention que prépare la Conférence; d'autre part, vous ne concluez plus de conventions qu'en conformité avec cette dite convention. Mais elle ajoute : vous allez maintenir une liste de conventions à votre gré.

S'il en est ainsi, quand vous dresserez cette liste, que ferez-vous, sinon consolider un état de choses, et cela sans aucun recours, ou plutôt sans aucun examen. Vous n'êtes, en effet, pas habilités à procéder à cet examen. J'ai entendu parler d'un surconseil que l'on a combattu, d'une surassemblée; je crois que si vous vouliez juger ici les traités entre les peuples, vous vous transformeriez en une surconférence. De cela, il ne peut être question.

Alors, qu'allez-vous faire? Vous allez vous borner à entériner une liste de conventions et cela de la façon la moins pratique. Puisque vous mettez au-dessus de toute suspicion des contrats dont vous n'aurez pas à connaître, des contrats que les États qui vous les auront signalés ne seront pas certains de traduire, de représenter la totalité de leurs droits.

D'où je conclus que dans sa sagesse, la Conférence de Paris a parfaitement vu quel était l'idéal mais que, impuissante à le réaliser, elle s'est bornée à consolider une situation contre laquelle elle paraissait protester.

La grande objection que je fais à l'article 10 est qu'il est contradictoire : c'est pourquoi la Délégation française ne vous a pas présenté d'amendement. La question est des plus épineuses; les solutions proposées jusqu'ici ne valent pas; aussi, y a-t-il lieu, sur ce point, sinon d'élaborer une doctrine, du moins de trouver un juste compromis entre les doctrines. Où le chercherons-nous?

Je ne voudrais pas anticiper sur le travail de la Commission à laquelle va être renvoyé l'article 10; je désire seulement montrer qu'il y a tout de même des ressources qui n'ont pas été exploitées.

Lorsque j'ai un doute sur nos conventions, il y a quelque chose que je relis souvent, c'est le Pacte. Prenons-le. Son article 23 est en dehors du débat, mais, sans vouloir entrer dans la discussion en ce moment, je me permets de rappeler que plusieurs autres articles du Pacte peuvent être pour la Commission une indication de premier ordre. C'est notamment l'article 18, qui marque que la Société des Nations fait une différence essentielle entre le passé et l'avenir.

En effet, quand la Société des Nations doit voir soumettre à sa *Commission des Traités* tous les actes internationaux conclus dans l'avenir, on ne parle que pour l'avenir. Or, a-t-on prévu pour l'avenir que l'on ferait des accords de principe? En aucune façon. On a voulu tenir compte de toutes les situations historiques.

Me tournant maintenant du côté des États sud-américains, je les invite à relire l'article 21. Cet article, en effet, prévoit pour l'avenir des accords, des ententes :

mais tout cela ne sera pas tiré au cordeau, tout cela sera adapté à l'histoire, aux conditions sociales.

En réalité, on prévoit, non seulement pour l'Amérique, mais pour le monde entier, des situations qui tiennent compte des conditions régionales, des affinités historiques. A cet égard, quand je pense au groupement sud-américain, je ne puis m'empêcher par ailleurs de songer à la Convention inter-scandinave.

Enfin, le Pacte qui a prévu des différences entre les anciens traités et les nouveaux, qui, pour les nouveaux, réclame, au bénéfice de la Société des Nations, un droit dont il ne parlait pas pour les anciens, qui a prévu l'adaptation contractuelle dans les limites même de ses principes — c'est là une constatation importante — a prévu une procédure.

Pour ce traité qui serait maintenu, pour cette continuation de la vie contractuelle dans le monde, il a pensé à un rectificatif, mais non pas le rectificatif illusoire que vous apporte l'article 10. Il a pensé à quelque chose qui est singulièrement puissant, parce que c'est une réserve appliquée et formulée avec réserve : c'est l'article 19 qui dit :

L'Assemblée peut de temps à autre inviter les Membres de la Société à procéder à un nouvel examen des traités... dont le maintien pourrait mettre en péril la paix du monde.

Si vous le voulez, il y a là un correctif prévu au regard de l'application contractuelle. Par conséquent, n'improvisons pas ici. Ne faisons pas la tâche du Conseil de la Société des Nations. Ne donnons pas à celle-ci un nouveau statut. Plions-nous au Pacte. Nous y trouverons des ressources. Et c'est là l'indication que je voulais donner à la Commission qui sera nommée.

Messieurs, si je suis intervenu, c'est tout simplement parce que, par un besoin de clarté qui me semble devoir être la première consigne de cette Assemblée, j'ai voulu tâcher de déterminer quelles étaient les théories en présence, aussi bien celles qui vont trop d'un côté que celles qui penchent trop de l'autre et celles qui font le juste milieu.

La tâche de la Sous-Commission sera considérable. J'ai applaudi à toutes les convictions. J'ai applaudi à la conviction de ceux qui ont affirmé les droits de l'histoire. J'ai applaudi à la conviction de ceux qui ont affirmé les droits de l'idéal. J'ai applaudi à ceux qui ont essayé de faire, entre ces deux choses extrêmes, un compromis. A l'heure actuelle, je voudrais que la Commission tînt compte de toutes ces idées. Bien entendu, ce n'est pas un programme que j'ai l'impertinence de lui tracer; mais je me permets de lui dire quelle est la tâche qu'elle aura à aborder. Voilà exactement dans quel sentiment la Délégation française voudrait aborder la Commission.

M. ALVAREZ (Chili). — Messieurs, je tiens à vous déclarer qu'il suffit de lire la proposition de la Délégation du Chili pour voir qu'il s'agit uniquement d'une proposition de principe, qui ne s'inspire d'aucun intérêt particulariste. Du reste, le traité de paix, signé le 20 octobre 1904 entre le Chili et la Bolivie, est très libéral, car le Chili y a accordé à la Bolivie la liberté du transit et franchises douanières.

LE PRÉSIDENT. — Je propose le renvoi à une Sous-Commission de cet article 10, ainsi que des articles 11 et 12 qui sont connexes avec l'article 10. Nous prions la Commission nommée ce matin pour l'étude de l'article 5 de vouloir bien se charger de l'examen de ces articles 10, 11 et 12, étant entendu qu'aux membres déjà désignés seraient adjoints MM. Alvarez (Chili), Freire d'Andrade (Portugal), Perietzeano (Roumanie), Melean (Bolivie), Reinhardt (Autriche), Restrepo (Colombie), Van Eysinga (Pays-Bas) (1).

Il est bien entendu que ces délégués pourront se faire accompagner par un de leurs techniciens.

Le renvoi à une Sous-Commission des articles 10, 11 et 12 est décidé.

La séance est levée à 20^h 20.

(1) Pour le rapport de cette sous-commission, voir page 133.

VII^e SÉANCE DE LA COMMISSION PLÉNIÈRE

(Samedi 19 mars 1921, 17 heures.)

DISCUSSION DE L'ARTICLE 8 — ADOPTION DE L'ARTICLE 9

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION DE L'ARTICLE 4

La séance est ouverte sous la Présidence de M. le Jonkheer Loudon, Vice-Président de la Conférence.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 8

LE PRÉSIDENT. — Vous avez décidé hier qu'une Sous-Commission se réunirait pour étudier les articles 5, 10, 11 et 12. Cette Sous-Commission a tenu une séance aujourd'hui, mais son rapport n'est pas achevé et nous sommes obligés de remettre la discussion de ces articles à la prochaine séance. Nous reprenons la discussion à l'article 8.

Il y a sur cet article, qui vise l'application des conventions en temps de guerre, trois amendements : un amendement déposé par la Délégation française, un autre déposé par la Délégation suisse et un troisième déposé par la Délégation suédoise.

La parole est à M. le Délégué de la Suisse.

M. VALLOTTON (Suisse). — C'est la Délégation française qui, la première, a déposé un amendement; c'est en réponse à cet amendement que nous avons déposé le nôtre. Il conviendrait donc que le Délégué de la France parlât le premier.

LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. Sibille, Délégué de la France.

M. SIBILLE (France). — La Délégation française propose de rédiger comme suit l'article 8 :

Les dispositions de la présente convention ne portent aucune atteinte à la liberté d'action des belligérants en cas de guerre.

Messieurs, nous nous sommes réunis pour rechercher quelles dispositions doivent, en temps de paix, assurer la garantie et le maintien de la liberté des communications et du transit.

Nous avons émis l'avis qu'il convenait d'avoir recours à une Convention internationale et nous avons posé le principe suivant : Tous les États entretiendront avec loyauté des relations commerciales et seront tenus de faciliter le transit, c'est-à-dire, d'assurer les transports dans de bonnes conditions à travers les territoires placés sous leur souveraineté ou sous leur autorité.

La Délégation française s'est associée avec empressement à ces dispositions; nous désirons en France le développement des relations commerciales qui rendent la vie plus facile, plus agréable et plus douce. Mais l'article 8 pose une question bien délicate et bien complexe : la Convention, faite en vue de l'état de paix — nous avons toujours eu en vue l'état de paix — sera-t-elle maintenue lorsqu'une guerre éclatera? Je ne le crois pas.

Tout État, Membre de la Société des Nations, a pris l'engagement solennel de respecter scrupuleusement toutes les obligations des traités dans les rapports mutuels des peuples organisés. Il serait impossible aux belligérants, et j'ajoute à quelques

neutres, de se conformer scrupuleusement aux dispositions que vous avez déjà adoptées.

Pour le démontrer, il suffit de préciser les conditions dans lesquelles s'engagent maintenant les luttes entre les peuples. Il y a une certaine d'années, les armées étaient peu nombreuses; on allait à pied ou à cheval; on se dirigeait vers l'endroit où se trouvait l'armée ennemie; les généraux n'avaient qu'une préoccupation: avoir un point de rencontre sur le terrain qu'ils avaient choisi, dont la configuration devait leur assurer certains avantages. Le champ de bataille avait une étendue très limitée. Comme une faible partie de la nation seulement était sous les drapeaux, la vie commerciale continuait, même chez les belligérants; les transports étaient effectués à peu près comme en temps de paix.

Aujourd'hui, tout a changé. Rappelez-vous la dernière guerre. Des nations se lèvent, se dressent contre des nations. Tous les hommes forts, jeunes, vigoureux, valides, parfois même des vieillards vont à la frontière. Dans les usines, on emploie les femmes. Les transports sont singulièrement difficiles. Croyez-vous qu'il soit possible d'imposer en temps de guerre aux belligérants les mêmes obligations qu'en temps de paix? Évidemment non. Le front de bataille est et sera toujours très étendu; la lutte s'engagera sur une longueur de plusieurs kilomètres; les généraux n'auront qu'une préoccupation: effectuer des transports rapidement, porter des troupes là où ils soupçonnent un point faible chez l'ennemi; les généraux, en temps de guerre, réclament une partie du personnel et du matériel des transports.

Et comment les transports seraient-ils effectués à l'intérieur? A l'intérieur, les transports ne sont plus effectués par l'administration qui en est chargée en temps de paix. Ils sont placés sous la haute direction de l'autorité militaire et celle-ci se préoccupe tout d'abord des mouvements de troupes, des transports qui intéressent la défense nationale. C'est ainsi que pendant la dernière guerre, nous avons vu les transports commerciaux, même les plus importants, être négligés, suspendus, réglementés.

Comment voulez-vous, dans ces conditions, imposer à un pays l'obligation de faire du transit? Alors qu'il est quelquefois impossible d'effectuer les transports d'un point à un autre et même d'assurer le ravitaillement d'une région à l'aide des produits d'une autre région? Vous voulez que ces pays s'obligent à faire le transit qui leur sera présenté par un autre État et qui portera peut-être sur des marchandises de luxe? C'est impossible.

J'appelle au surplus votre attention sur le fait qu'en temps de guerre, les transports ne sont pas sous la direction des autorités civiles ou des administrations privées, mais sous la direction des autorités militaires. Laissez-moi vous dire que si vous voulez réglementer la question des transports en temps de guerre, ce n'est pas cette Conférence qui peut traiter cette question. Il y aurait lieu alors de faire appel à l'article 9 du Pacte qui a institué la Société des Nations.

Une Commission permanente sera formée pour donner au Conseil son avis sur l'exécution des dispositions des articles 1 à 8 et, d'une façon générale, sur les questions militaires, navales et aériennes.

Ne voyez-vous pas que vous devez vous arrêter à ce moment et dire: Ce n'est pas notre avis que le Conseil des Nations doit demander, c'est l'avis de cette Commission permanente, qui doit s'occuper spécialement des questions militaires.

Je vous demande de tenir compte de la situation que crée l'état de guerre et de laisser la liberté d'action aux belligérants. Il ne faut pas placer les généraux en face de cette alternative ou bien observer rigoureusement, comme le dit le Pacte, les conditions du Traité en sacrifiant l'intérêt supérieur de la Défense nationale, ou bien, au contraire violer le traité en ne s'occupant que de la Défense nationale. Il faut que nous fassions un traité tel qu'il puisse être appliqué comme le veut le Pacte en temps de guerre comme en temps de paix.

Je n'ai parlé dans mon amendement que des belligérants; mes collègues m'ont dit: Vous oubliez les neutres et notre collègue de la Délégation suédoise demande la liberté d'action pour les belligérants et pour les neutres. Après réflexion, je serai disposé à accepter dans une certaine mesure cet amendement parce que vous avez des neutres qui, lorsqu'une guerre est déclarée, sont obligés de mobiliser des armées, ou qui, dès que la guerre est déclarée sont obligés de remettre les directions des transports au com-

mandement militaire. C'est la situation dans laquelle s'est trouvée la Suisse, et mon honorable collègue, M. Vallotton, ne doit pas l'ignorer. Dès que les hostilités ont été déclarées, les chemins de fer fédéraux suisses ont été placés sous l'autorité militaire.

J'accepte très volontiers que quand un peuple est près du théâtre des hostilités, la liberté d'action lui soit accordée. Je ne veux pas l'accorder à tous les neutres, parce que nous faisons une Convention au bas de laquelle se trouveront les signatures de pays appartenant à tous les coins du monde. Il se peut que le théâtre des hostilités soit localisé, que, par exemple, les États de l'Amérique du Sud n'aient pas à souffrir d'une guerre qui se poursuit en Europe. Dans ces conditions, je comprends que les États de l'Amérique du Sud soient obligés d'observer entre eux les conditions du Traité. Je tiens en tous cas à dire qu'il faut rendre la liberté complète d'action aux belligérants et cela d'autant plus que, je le répète, je ne saurais trop insister sur ce point, la direction des chemins de fer n'est plus alors confiée aux autorités civiles, mais aux autorités militaires. C'est pourquoi je dis que vous ne pouvez pas voter une décision semblable sans avoir au moins demandé l'avis de la Commission supérieure, prévue par l'article 9 de la Convention du Pacte que je viens de vous lire.

M. HANSEN (Suède). — Monsieur le Président, Messieurs, à la page 34 du *Livre Vert* (1), la Commission préparatoire déclare qu'elle s'est bornée à traiter en détail la liberté du transit en temps de paix, tout en insérant cependant l'obligation pour tous les États de la maintenir en temps de guerre dans toute la mesure compatible avec les droits et les devoirs des belligérants et des neutres.

Mais la Commission fait savoir un peu plus loin, à la même page, qu'elle a estimé que la matière (c'est-à-dire la liberté du transit en temps de guerre) devait faire l'objet d'un ensemble de dispositions spéciales à soumettre à un examen ultérieur. Et on ajoute à la page 50 (2) que les droits et les devoirs des belligérants et des neutres peuvent être définis à nouveau dans une future convention sur la limitation des droits de guerre, que la Commission n'a pas estimé opportun d'aborder dès à présent. Tel qu'il est rédigé actuellement, l'article 8 serait immédiatement adapté à cette nouvelle Convention.

Il ressort d'un examen comparé des parties des motifs que je viens de lire et des stipulations insérées à l'article 8 que le véritable sens de tous ces textes n'est pas bien clair. D'une part, on pourrait soutenir que l'article 8 n'exprime qu'un simple vœu tendant à maintenir dans la plus large mesure possible, même en temps de guerre, la liberté du transit, mais, d'autre part, les explications au sujet de l'article 8, que donne le *Livre Vert*, indiquent que certaines obligations incombent à l'État qui signe la Convention.

Le pays dont je suis ici le représentant partage autant que tout autre le souci que le transit en temps de guerre soit libre dans la limite compatible avec les droits et les devoirs des belligérants et des neutres. Or, pour éviter des malentendus à l'avenir, ne serait-il pas utile de préciser dès maintenant la véritable portée de l'article 8? Je demande, par conséquent, qu'on cherche à donner à cet article une formule plus claire que celle actuellement usitée. Dans cet ordre d'idées, je me permets, Messieurs, de vous rappeler que les règles correspondantes de la Convention sur la navigation internationale aérienne, conclue à Paris le 13 octobre 1919, ont la teneur suivante :

En cas de guerre, les stipulations de la présente Convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des États contractants soit comme belligérants, soit comme neutres.

Dans l'amendement présenté par la Délégation suédoise, cette formule a été légèrement modifiée, comme le prouve le texte dont je vais vous donner lecture :

Les stipulations de la présente Convention ne portent aucune atteinte aux droits et aux devoirs, en temps de guerre, des belligérants et des neutres.

Je tiens tout particulièrement à dire que l'attitude adoptée par la Délégation suédoise au sujet de l'article 8 n'implique aucunement que le Gouvernement suédois aurait

(1) Voir page 282.

(1) Voir page 289.

des objections à élever contre le fait que les dispositions de la Convention du transit seraient maintenues dans la mesure du possible en temps de guerre. Au contraire, j'exprime le vœu que les travaux ayant pour but de préparer et de fixer les nouvelles règles relatives à la réglementation du transit en temps de guerre, dont a parlé, comme je l'ai rappelé, la Commission préparatoire, soient entrepris sans délai. J'espère que les règles auxquelles aboutiront ces travaux seront inspirées par les principes qui ont servi de base à la présente Convention. Et je suis persuadé que les Puissances, en attendant que ces travaux soient achevés, appliqueront, le cas échéant, dans la plus large mesure les principes de cette Convention.

Je me résume donc. Ou bien l'article 8 n'impose aucune obligation au delà de celles qui résultent des règles du droit international actuel. Dans ce cas, une rédaction de l'article 8 en conformité des stipulations qu'a proposées la Délégation suédoise serait préférable.

Ou bien, Messieurs, l'article 8 impose en effet de nouvelles obligations. Mais alors il y a un intérêt primordial à savoir nettement en quoi consistent ces obligations.

Si nous insistons sur ce point, Messieurs, c'est à cause d'une préoccupation que je trouve très justifiée. Mon Gouvernement a la ferme volonté d'accomplir strictement, comme il l'a toujours fait, les obligations qu'il s'est imposées. Mais pour bien remplir ses devoirs, il faut les bien connaître.

Quant à l'amendement français, il nous parle d'une liberté d'action des belligérants, mais il laisse de côté les droits et les devoirs des neutres. Cette formule telle quelle ne semble guère acceptable. Je suis donc très heureux d'entendre l'honorable Délégué de la France dire que la Délégation française ne s'oppose pas à ce que les droits et les devoirs des neutres soient expressément nommés dans la rédaction.

Enfin, la Délégation suisse vient de déposer un amendement qui s'occupe de la situation singulièrement difficile où se trouvent les États enclavés en temps de guerre. Pour ma part, je serais très heureux de donner toute suite possible aux revendications suisses et j'espère que l'on pourrait trouver une formule qui, tout en donnant satisfaction aux exigences des pays enclavés, n'affecte pas les droits et les devoirs des autres peuples. Il serait peut-être utile, si l'accord ne peut se faire au cours de cette séance, d'instituer une Sous-Commission chargée d'étudier les différents amendements proposés.

Au sujet de la question que nous discutons en ce moment, qu'il me soit permis d'insister plus spécialement sur ce point que les résolutions que nous allons prendre aujourd'hui ne sont que provisoires et que plusieurs Délégués se trouvent certainement dans la même situation que moi du fait qu'ils doivent soumettre la question à leur Gouvernement avant la décision finale.

LE PRÉSIDENT. — Il y a enfin sur le même article 8 un amendement de la Délégation suisse qui propose la rédaction suivante :

En temps de guerre, et jusqu'à l'élaboration d'une convention spéciale sur les droits et devoirs des belligérants et des neutres, dans la Société des Nations, ces droits et devoirs ne seront pas affectés par la présente Convention, toutefois sous les réserves ci-après :

Le droit de libre accès à la mer par voie de transit international d'un État ami et enclavé ou séparé de la mer par une zone d'hostilités, ne pourra être limité d'une manière durable que sur les voies de communication du territoire à traverser qui sont comprises dans la zone des hostilités.

Il ne pourra être supprimé d'une manière durable dans la zone des hostilités que :

— Si l'État ami et séparé de la mer refuse de se soumettre aux mesures de sécurité militaire requises,

— Ou si cet État n'offre pas d'effectuer par ses propres moyens le transit qu'il requiert,

— Ou, enfin, que si l'État requis met à la disposition de l'État enclavé une autre voie d'accès à la mer.

Le transit de l'État séparé de la mer, et ami, est exempt de toute angarie ni réquisition.

M. VALLOTTON (Suisse). — Messieurs, nous avons espéré, par le dépôt de notre amendement, éviter d'avoir aujourd'hui à nous trouver en désaccord avec le pays représenté par M. Sibille d'une façon si digne et si sympathique à tous les Membres de cette Assemblée. C'est pour moi un grand regret, étant donnés les sentiments particuliers de respect et, je me permets d'ajouter, de respectueuse affection que j'éprouve

comme vous tous depuis le début de cette session à l'égard de M. Sibille, de me trouver en contradiction avec lui. Il m'est également particulièrement pénible d'avoir à critiquer aujourd'hui et à regretter profondément l'attitude de la France dans cette question.

Que la France ait profondément souffert, nous en sommes tous certains et vivement affectés et je dis, dès le début, que c'est le motif pour lequel je suis stupéfait de voir la Délégation française se trouver en désaccord avec nous sur un seul point. Nous voulons mettre l'accent, comme le faisait l'article 8 du projet, sur le maintien du droit, même en temps de guerre, dans la mesure du possible. La France, au contraire, en contradiction avec toute son attitude passée, met l'accent sur la prétention contraire. Alors que nous affirmons le maintien du droit, elle affirme au contraire que toute liberté doit être donnée aux belligérants de fouler ce droit aux pieds.

M. SIBILLE (France). — Non, pas du tout

M. VALLOTTON (Suisse). — Ce n'est pas possible, il doit y avoir un malentendu et je suis convaincu qu'après réflexion M. Sibille se dira : « Non, notre formule doit être celle de l'article 8. »

M. SIBILLE (France). — Nous avons toujours respecté les traités et c'est pour quoi je ne veux pas signer un traité qu'un jour ou l'autre je puisse me trouver dans l'obligation de ne pas respecter scrupuleusement.

M. VALLOTTON (Suisse). — Oui, mais je vous fais remarquer que les belligérants et les neutres étaient jusqu'ici dans cette situation de n'avoir pas de droits écrits satisfaisants, d'avoir des prétentions contradictoires, précisément sur le point qui nous occupe et qui, vous le savez, ont donné lieu à des débats entre plusieurs des États ici représentés.

Précisément, ce que nous trouvons d'un peu violent dans la proposition qui nous est présentée, c'est qu'on nous demande aujourd'hui de substituer à cette absence de droit une convention écrite en bonne et due forme que nous devons signer, et dans laquelle on nous demande, en réalité, d'admettre qu'en temps de guerre il n'y a plus que le droit des belligérants. Ici, décidément, Monsieur Sibille, je dois vous dire que je ne comprends plus l'attitude qui a été la vôtre dans cette question. Comment ! Nous sommes tous convaincus que la France a profondément souffert ; elle a souffert entre autres, comme belligérant, du fait qu'un autre belligérant nia les droits de la neutralité en temps de guerre ; et aujourd'hui, vous venez défendre ce même point de vue. Je me permets de faire appel à la Délégation française, mieux informée, et de lui dire que nous voulons en définitive défendre aujourd'hui le point de vue qui est celui qu'elle a toujours défendu, à savoir que la guerre ne doit pas être menée impitoyablement, mais, au contraire, avec le minimum d'injustices possible.

Mais je n'insiste pas sur ce point et je me permets d'espérer que, lors de l'examen des dispositions, on arrivera à s'entendre clairement.

Car, qu'est-ce que nous avons demandé ? Nous avons demandé avant tout que l'on maintint les termes de l'article 8 du projet bien modeste qui nous a été présenté par la Commission du *Livre Vert*. Nous nous serions contentés peut-être, par mesure de conciliation, de ce texte et nous avons fait des démarches en ce sens encore aujourd'hui.

Du moment que nous nous heurtons à un *non possumus*, nous sommes obligés alors de demander à la Conférence de se prononcer sur un principe qui, pour les pays enclavés en particulier, a une importance capitale. Et je me permets même de dire à ce sujet que si, en définitive, dans cette Convention, pour les États de l'Europe occidentale, il n'y a pas de choses qui soient très supérieures, nous pouvons le dire en toute modestie, à l'état de droit dans lequel nous vivons en temps de paix, si nous participons, notamment la Suisse qui n'est pas un État maritime, à cette Convention, c'est dans un esprit de solidarité, dans la pensée que le concours de tous les États de l'Europe est nécessaire peut-être pour amener à un état de droit égal d'autres parties du monde qui n'ont pas réalisé la même union, les mêmes conventions plurilatérales.

Mais, je dois le dire, il y a, dans cette Convention, deux choses auxquelles nous tenons absolument, qui sont pour nous, pour ainsi dire, à peu près le seul intérêt que la Convention du transit peut avoir à l'avenir : c'est la question du maintien de notre

libre accès à la mer et la création, au-dessus des compétitions du libre arbitre des puissances, d'un organe impartial de conciliation. Voilà les deux points seuls auxquels nous tenons absolument, je crois pouvoir le déclarer.

Je me permets d'ajouter que l'attitude future de la Suisse, vis-à-vis de cette Convention et de celles qui pourront la suivre, dépendra en bonne partie de ce qui sera décidé aujourd'hui.

Messieurs, je n'ai pas ici à vous faire l'histoire de nos malheurs et du blocus auquel nous avons été soumis. Je me permets d'émettre, sans chercher à la démontrer longuement, la théorie qu'en réalité la Suisse est peut-être, en Europe occidentale tout au moins, le seul pays qui ait été effectivement bloqué pendant la dernière guerre. Nous reconnaissons que les États qui nous entourent ont fait, à plusieurs reprises, certains efforts pour nous sortir d'embarras. Mais nous voudrions demander à tous ceux qui sont ici d'unir leurs efforts pour substituer au bon plaisir en cette matière un minimum de droit. Nous leur demanderions, au moins, de reconnaître ce vœu pieu qu'est l'article 8, c'est-à-dire d'admettre qu'en principe la liberté du transit et les dispositions de la présente Convention subsisteront en temps de guerre, dans toute la mesure compatible avec les droits des belligérants et les devoirs des neutres, et avec les devoirs des belligérants et les devoirs des neutres.

Je demande encore une fois à la Délégation française de se rallier à l'article 8 et je suis tout disposé, si nous pouvons nous entendre sur ce point, à renoncer à des textes plus étendus.

Si tel n'était pas le cas, je me permettrai alors de développer plus amplement les raisons pour lesquelles les États enclavés demandent l'adjonction que nous avons présentée à l'article 8.

M. ALVAREZ (Chili). — Messieurs, la Conférence se trouve en présence d'un des problèmes les plus graves. La Délégation du Chili n'a pas l'intention de prendre part à cette discussion. Elle se rallie à la proposition faite par la Délégation française de nommer une Commission chargée d'étudier cette question et de déterminer les droits et devoirs des belligérants et des neutres.

Je voudrais vous exposer très brièvement les travaux de l'Institut américain de Droit International en matière de neutralité maritime.

Il a été fondé, dans chacune des vingt et une républiques du nouveau monde, une Société Nationale de Droit International, et leur fédération constitue l'Institut Américain de Droit International. Cet Institut s'est déjà réuni dans deux sessions : en 1916, à Washington ; en 1917, à La Havane.

Dès 1916, l'Institut avait compris qu'après la grande guerre, une nouvelle époque allait s'ouvrir pour l'Humanité, et il estima de son devoir de consacrer ses efforts à l'étude de la reconstitution de la Société des États et du droit qui doit la régir.

L'Institut a eu la satisfaction de constater que les idées émises par lui dès 1916 à ce sujet sont celles qui ont dominé notamment dans le Pacte de la Société des Nations.

En ce qui concerne la reconstitution du Droit International, l'Institut a voté une *Déclaration des Droits et Devoirs des Nations* et soumis à l'étude des différentes sociétés Nationales des projets se rapportant surtout aux données fondamentales du Droit des Gens, tels que l'origine, le développement, l'interprétation et la sanction des lois internationales.

L'Institut a spécialement mis à l'étude un projet sur la *réglementation de la neutralité maritime*. A certains égards ce projet est *idéaliste* ; par d'autres côtés, il est *pratique*. Il est *idéaliste*, parce qu'il vise à modifier profondément la réglementation en vigueur sur la neutralité maritime, en faisant prévaloir le droit des neutres sur les droits des belligérants. Le projet a ce caractère *idéaliste*, et même *révolutionnaire* en quelque sorte, parce qu'il est avant tout destiné à préparer l'opinion publique. On ne peut, en effet, espérer voir triompher les idées contenues dans ce projet que lorsque la Société des Nations se trouvera bien stable et qu'elle aura résolu certains problèmes vitaux qui attendent encore une solution.

Mais dans le projet, il y a aussi une partie essentiellement pratique, parce qu'il met à profit l'expérience de la guerre et fait ressortir les défauts et les lacunes de la Convention de La Haye de 1907 sur la neutralité maritime.

Il m'a semblé utile, Messieurs, de vous donner les indications précédentes pour que vous puissiez apprécier les efforts que les institutions scientifiques du « nouveau monde » ont tentés en vue d'édifier un « monde nouveau ».

M. PIERRARD (Belgique). — Messieurs, M. Sibille nous a fait un tableau saisissant des nécessités des États belligérants en temps de guerre. Il nous a montré ceux-ci obligés de réquisitionner tous les moyens de transport. En réalité, le succès de la guerre devait appartenir à celui qui le plus longtemps tiendrait au point de vue de ses moyens de transport. Je pense donc que ce serait faire une politique d'autruche que de vouloir ignorer ces nécessités.

D'autre part, M. Vallotton nous a fait un exposé saisissant de la situation pénible dans laquelle son pays s'est trouvé au cours de la guerre, et nul doute que pareille situation doive être prise en considération.

La question, à mon sens, peut être envisagée à des points de vue différents. L'existence d'un État peut dépendre de la bonne volonté d'un État voisin en matière de transit. Cet État peut être un État neutre ou un État belligérant, étant entendu que dans ce dernier cas, il vit en bonne amitié avec l'État neutre. Faut-il qu'en temps de guerre un État belligérant s'oppose au passage des marchandises destinées à l'État neutre voisin? Faut-il que l'État neutre s'oppose au passage des marchandises du ravitaillement — je ne parle pas, bien entendu, du ravitaillement de guerre — destinées à l'État belligérant voisin? Il y a là des questions troublantes.

Mais un autre point de la question semble ne pas avoir été pris en considération par M. Sibille. Il a été question surtout du matériel roulant, du matériel de chemin de fer. *Quid* du matériel naval ou fluvial? Est-ce qu'un État neutre n'aurait pas le droit, par exemple, de faire transiter ses marchandises à travers un État belligérant pour atteindre un port de mer, en employant son propre matériel et du moment qu'il ne fait pas appel au matériel de l'État belligérant, celui-ci ayant réquisitionné tous ses moyens de transport?

La question a été posée de la façon la plus nette par M. Vallotton, qui nous a dit que la Suisse y attachait une importance capitale. D'autre part, nos amis de la Délégation française y attachent une importance égale. Je ne sais si l'article 9 du Pacte de la Société des Nations, auquel M. Sibille s'est référé, vise les cas que nous avons à envisager ici, c'est-à-dire le cas du transit, étant donné que l'article 9 se réfère aux articles 1 et 8 du Pacte et qu'en somme, c'est à l'article 23 que nous trouvons la matière de notre Conférence.

Je pense que ce serait éterniser cette discussion que de vouloir chercher une décision en Assemblée plénière, et je propose que la question soit renvoyée à une Commission; chacune des parties en présence aurait ainsi le temps de réfléchir.

M. SKYBAK (Norvège). — Messieurs, il est dit dans le *Livre Vert*, page 34 (1), que la Commission d'Étude a estimé que la liberté du transit en temps de guerre devait faire l'objet d'un ensemble de dispositions spéciales à soumettre à un examen ultérieur.

A ce sujet, j'ai été chargé par mon Gouvernement d'exprimer le vœu que l'examen de cette question ait lieu dans un avenir prochain et que les Puissances puissent tomber d'accord sur des dispositions plus explicites et plus détaillées dans une matière où les règles claires sont d'une importance si particulière.

M. COLDING (Danemark). — Messieurs, nous ne pouvons pas apprécier clairement la portée de l'article 8, parce que les droits et les devoirs des belligérants et des neutres jusqu'à présent sont trop vagues et mal définis.

S'il n'est pas possible de fixer plus clairement dans ledit article les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en matière de transit en temps de guerre, l'article 8, tel que nous le trouvons dans le *Livre vert*, nous semble dangereux. Pour cette raison, nous préférons la rédaction suédoise, tout en exprimant l'espoir que ces questions seront, suivant le vœu exprimé par le représentant de la Norvège, traitées aussi promptement que possible par une Commission spéciale et qu'elles feront l'objet d'une convention future, comme l'a proposé la Commission d'Étude.

(1) Voir page 282.

M. VAN EYSINGA (Pays-Bas). — Messieurs, j'ai écouté avec grand intérêt la discussion sur l'article 8. Nous sommes en présence de deux textes, qui, lorsqu'on les lit, ne paraissent pas très divergents.

Tandis que l'article 8 du projet de Convention prévoit le maintien de notre convention en temps de guerre, dans toute la mesure compatible avec les devoirs et les droits des belligérants et des neutres, l'amendement français se borne à dire : *Les dispositions de la présente Convention ne portent aucune atteinte à la liberté d'action des belligérants en temps de guerre.*

En principe, la différence entre les deux textes n'est pas très grande; et elle vient cependant d'une notable divergence de vues. Comment expliquer ce phénomène? Peut-être pourrait-on en trouver l'explication dans la conception qu'ont eu les auteurs de la notion de la guerre.

Les orateurs qui ont pris part à la discussion ont tous envisagé la guerre telle qu'elle existait jusqu'au moment où le Pacte de la Société des Nations est entré en vigueur. Il n'est pas nécessaire d'insister beaucoup sur l'ancienne notion de la guerre. La guerre, droit souverain de tous les États, trouvant sa justification en elle-même, aucun État n'étant responsable envers un autre État d'une déclaration de guerre. Je conçois qu'en se plaçant à ce point de vue on dise : les intérêts des belligérants doivent primer comme au temps de *l'inter arma silent leges*.

Permettez-moi de le dire, ce n'est pas cette notion de la guerre que nous retrouvons chez les illustres auteurs espagnols du xvi^e siècle, chez les Vittoria, les Vasquès, les Suarès, qui nous ont enseigné qu'il y a des guerres justes et des *bella injusta*. Un Hollandais du xx^e siècle rend d'autant plus volontiers un hommage respectueux à ces grands écrivains espagnols que Grotius lui-même a emprunté cette notion aux Espagnols. Au cours même de la guerre d'indépendance, que nous avons dû soutenir pendant quatre-vingts ans contre l'Espagne, Grotius n'a jamais cessé de manifester, envers ses grands prédécesseurs espagnols, une profonde vénération et une haute admiration.

Cette notion de la guerre juste et de la guerre injuste a disparu complètement; mais les grandes idées, même si elles disparaissent pendant de longues années, reviennent toujours et cette notion a reparu dans le Pacte même de la Société des Nations; c'est pourquoi j'ose vous prier, Messieurs, lorsque vous étudiez cette question, de vous inspirer du Pacte de la Société des Nations. Envisagez la guerre sous le même angle que le Pacte, c'est là votre devoir et ne l'envisagez plus d'après la tradition que le Pacte a fait complètement disparaître.

Quelle est l'attitude du Pacte, qui est notre charte, en ce qui concerne la guerre? On peut la qualifier d'un seul mot en disant que le Pacte *défend la guerre*. Il la défend de la façon la plus rigoureuse dans son article 13, où il dit qu'on ne doit pas faire la guerre, mais que s'il s'élève un différend grave, les Nations doivent recourir soit à l'arbitrage, soit à la conciliation.

Vous pourrez me dire que, peut-être, lorsqu'il s'agira de très graves différends, cet article ne sera pas appliqué. Mais cette hypothèse se trouve aussi dans le Pacte; l'article 16 prévoit le cas où les stipulations des articles 12, 13 ou 15 ne seraient pas suivies par quelques Membres ou non Membres de la Société des Nations. Dans ce cas, toutes les forces militaires et toutes les forces économiques de la Société des Nations seront mobilisées contre l'État qui n'aura pas obéi aux prescriptions des articles 13 et 15. Il y aura une guerre, mais une guerre dont nous n'avons pas à nous occuper en ce moment, parce qu'elle ne fait pas l'objet de l'article 8, qui est en discussion; c'est l'article 9 qui prévoit ce cas. Nous aurons donc à parler des guerres faites par la Société des Nations pour faire exécuter les clauses du Pacte, lorsque nous discuterons l'article 9.

Est-ce que l'article 8 ne vise aucune guerre? Il vise quelques guerres exceptionnelles, par exemple, le cas où, conformément à l'article 13, on a tenté de résoudre le différend soit par l'arbitrage, soit par la conciliation et où l'on a échoué.

Est-ce que, pour ces cas très rares, on devra faire renaître l'ancienne notion de la guerre *inter arma silent leges*? Ne devra-t-on pas plutôt suivre la voie tracée par le Pacte de la Société des Nations et dire que, dans ces cas, le droit de libre transit faisant l'objet de conventions conclues sous les auspices de la Société des Nations, devra subsister? Poser ainsi la question, c'est presque la résoudre.

La Délégation néerlandaise se rallie à la proposition faite par plusieurs Délégués, de renvoyer l'article 8 à un petit comité; mais elle a cru de son devoir de poser la question d'une façon générale et de demander aux Membres qui feront partie de ce petit comité d'envisager l'hypothèse de la guerre sous le même angle que le Pacte de la Société des Nations.

LE PRÉSIDENT. — Je crois, en effet, que nous ferons bien de soumettre l'étude de l'article 8 à une Sous-Commission, conformément à la proposition qui en a été faite de divers côtés. Je vous propose de composer cette Commission de la façon suivante :

MM. PIERRARD (Belgique).
BROCKMANN (Espagne).
SIBILLE (France).
BIGNAMI (Italie).
MATSUDA (Japon).
VAN EYSINGA (Pays-Bas).
HANSEN (Suède).
VALLOTTON (Suisse).
LANKAS (Tchéco-Slovaquie).
FERNANDEZ Y MEDINA (Uruguay).

Le renvoi à cette Sous-Commission de l'article 8 est adopté.

ARTICLE 9

LE PRÉSIDENT. — Nous arrivons maintenant à l'article 9. Il n'y a pas d'amendement proposé à cet article. Si personne ne demande la parole, je mets aux voix cet article 9.

L'article 9 est adopté par 31 voix.

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION DE L'ARTICLE 4

LE PRÉSIDENT. — Les articles 10, 11 et 12 sont réservés, comme je l'ai dit au début de la séance. Je vous propose donc de revenir à l'article 4. Vous savez qu'une Sous-Commission avait été chargée d'étudier la question des péages et de la réserve de pavillon.

M. Serruys a été nommé rapporteur de cette Sous-Commission; je lui donne la parole.

M. SERRUYS (France), rapporteur. — Dans sa séance du 17 mars au matin, la Conférence a renvoyé à une Sous-Commission les amendements proposés par la Délégation roumaine en ce qui touche l'article 4 (1).

Le premier de ces amendements concernant la question des péages était conçu comme suit :

De même, des tarifs raisonnables établiront des taxes destinées à couvrir les frais de construction, entretien, surveillance, éclairage, etc., en dehors des taxes pour services rendus, les éclusages, secours, etc., surtout instrument de transport admis à circuler sur les voies non monopolisées.

La Délégation roumaine ayant déclaré que l'objet principal de son amendement était de déterminer le régime des péages, la Sous-Commission a été amenée à envisager les deux questions suivantes :

A. — Les péages sont-ils visés par l'article 4 de la Convention sur le transit?

(1) Voir page 70.

B. — Le régime qu'il vient de fixer pour les péages qui pourraient être perçus sur les transports en transit est-il assimilable au régime général des barèmes de transport, défini à l'article 4?

La Sous-Commission a résolu les deux questions par l'affirmative.

Sans conclure à l'insertion dans l'article 4 d'une mention explicite des péages, elle a estimé que, du moment où ceux-ci étaient visés, il y avait lieu d'ajuster la rédaction de l'article comme suit :

ARTICLE 4. — *Rémunérations.* — Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à appliquer au transit des personnes, bagages, marchandises, navires, bateaux, wagons et autres moyens de transport sur les voies exploitées ou administrées par des services d'État ou concédés...

Le but de la retouche, qui tend par ailleurs à assurer une correspondance plus complète entre le texte français et le texte anglais, est de mentionner non seulement les services d'exploitation, mais aussi les services d'administration monopolisés ou concédés, en telle sorte que la question des péages, fussent-ils perçus par un concessionnaire, se trouve expressément prévue et réglée par l'article 4.

Le texte anglais disait *administrer* et le texte français *exploiter*. Administrer, ce n'est pas tout à fait la même chose qu'exploiter et, dans les pays de langue française, on fait une différence entre l'exploitation des voies et l'administration des voies. L'exploitation, c'est la partie matérielle du trafic; l'administration, c'est tout ce qui se rapporte au personnel, à la direction, à la concession de certains services annexes. Il nous a semblé que le mieux était de mettre les deux mots. D'autre part, en introduisant le mot *administrer* dans le texte français et le mot *exploiter* dans le texte anglais, nous visions en même temps les services annexes qui peuvent être concédés et de cette façon intervenaient les péages.

Dans un second amendement la Délégation roumaine proposait de réserver la possibilité de barèmes de transit différenciés d'après que le pavillon du navire importateur serait le pavillon national ou un pavillon étranger, en insérant à la fin de l'article 4, après les mots *du parcours total*, les mots *exception faite des nationaux du pays transitaire*.

¶ Outre les motifs d'ordre économique exposés à la séance du mercredi 16 mars (1), la Délégation roumaine a fait valoir le lien de son amendement avec l'article 4 du projet de la Convention sur le régime international des voies ferrées, qui n'exclut pas les différenciations en matière de tarifs combinés.

La Commission, dans son ensemble, à l'exception de la Délégation roumaine et de la Délégation italienne, a estimé que si les différenciations en matière de tarifs combinés n'étaient pas exclues de la convention des voies ferrées, laquelle d'ailleurs n'était point encore soumise à la discussion de la Conférence, cette même différenciation semblait au contraire, en matière de transit, contrevenir d'une manière expresse à l'idée maîtresse du projet de convention et plus particulièrement au principe d'égalité affirmé dans la dernière phrase de l'article 4.

Au cours de cette discussion, la Délégation roumaine et la Délégation italienne n'ont pas accepté la thèse de la majorité de la Commission, l'une et l'autre déclarant qu'il doit être permis à un pays d'instituer des tarifs différentiels ou toutes autres mesures pour les marchandises d'après le pavillon du navire qui les a apportées.

L'opposition de la Délégation roumaine et de la Délégation italienne à l'idée qui est celle de la majorité de la Commission, d'autre part, la gravité d'un problème comme celui-ci que nous jugeons, je parle au nom de la majorité, et qui est contraire à l'esprit même de l'article 4, fait que nous vous proposons, si vous le jugez opportun, de rouvrir la discussion sur cette importante question. L'article 4, tel que nous venons de vous le présenter, avec la substitution des mots *administrer* et *exploiter*, aux expressions différentes des deux textes français, nous semble former une théorie qui se tient parfaitement. L'insertion des mots proposés par la Délégation roumaine s'appliquerait à une tout autre doctrine. Il faut que vous vous prononciez sur le point de savoir si vous voulez ou non l'adopter. Il ne semble pas qu'une question aussi grave puisse être tran-

(1) Voir page 67.

chée autrement que par un vote de la Conférence. C'est pour respecter cette opinion de nos collègues que nous vous proposons de rouvrir le débat, si vous le jugez expédient.

Au cours de cette discussion, qui fut une discussion d'ordre technique, diverses questions se sont posées qui, en somme, préoccupaient certaines délégations. Nous avons dit, par exemple, à notre collègue roumain et à notre collègue italien : vous avez le droit d'instituer des droits afférant à des matières maritimes, ceux-ci n'étant pas visés par la Convention, des surtaxes de pavillons. La plupart des délégations qui étaient représentées à cette Sous-Commission n'étaient pas du tout partisans de ce système et même la Délégation britannique a marqué très nettement la répulsion qu'il lui causait. Mais, enfin, ces surtaxes de pavillons, comme il en existe dans plusieurs pays, ne sont pas en contradiction avec cette Convention, qui ne vise pas le régime maritime. Nous avons cependant tenu à bien marquer que, puisque la question des surtaxes de pavillons avait été soulevée, nous étions tous d'avis qu'elle n'était pas visée par la Convention que nous avons devant nous.

Une autre question se posait à propos de l'article 4, que j'avais moi-même soulevée. La Commission s'est préoccupée ensuite de rédiger le texte à insérer dans le protocole de clôture, conformément à la décision de la Conférence (1) en date du 16 mars et qui touche la réserve de pavillon. C'est ce texte qui vous est présenté et vous vous rappelez quelle était exactement la question qu'il était destiné à trancher. Nous avons tous été unanimes à soutenir que la réserve de pavillon, pour être appliquée d'un point à un autre d'un territoire, n'est pas non plus visée dans la Convention. Sur la rédaction de la Délégation britannique, nous avons donc voté le texte que voici, qui est destiné à être inséré dans le protocole de clôture :

Il est entendu que rien de l'article 4 n'oblige un État à autoriser la participation de bateaux étrangers dans le trafic entre deux points de ses territoires qui, aux termes de sa législation, est ou pourrait être réservé au pavillon national.

Ce texte montre qu'en somme, ce que nous avons appelé la réserve de pavillon, n'est pas touché par la Convention. A ce sujet, notre collègue de Grèce a soulevé la question de savoir si ce texte visait le cabotage fluvial. Dans notre esprit, il n'en est rien et il est certain que cette question du cabotage fluvial sera rouverte à la Convention des voies d'eau internationales.

Une dernière question avait été soumise à votre Sous-Commission (2) : celle du délai d'application de l'article 4. La Délégation brésilienne, vous vous le rappelez, avait introduit un amendement tendant à ce qu'un délai raisonnable soit admis pour que les États participants puissent adapter leur budget au régime établi par la Convention. Il est certains États qui, à la suite de la signature de la Convention, seront, en effet, obligés d'y adapter leur législation et surtout leur budget. Ils perçoivent certaines redevances différentielles produisant des revenus quelquefois importants auxquels ils se déclarent prêts à renoncer, mais il faut leur donner le temps de faire l'adaptation. Il nous a semblé que cette question ne devait pas être soulevée à propos de l'article 4, que nous n'avions pas reçu de vous un mandat assez large pour la traiter, mais qu'elle était visée par l'article 20, qui traite des délais d'application de la Convention, et que c'est sur cet article qu'en réalité doit venir l'amendement brésilien.

Voici, Messieurs, le résultat des travaux de votre Sous-Commission. Ils comportent, je crois, soit l'approbation, soit la discussion dans le cas où nous ne serions pas d'accord sur tout ce qui est interprétatif et, d'autre part, le vote d'une petite retouche que nous avons apportée à l'article 4, de façon à ce qu'il ne puisse pas y avoir de doute sur l'interprétation dont cet article est susceptible.

LE PRÉSIDENT. — Il y a lieu d'adresser les remerciements de la Commission plénière à M. Serruys pour son rapport.

M. SINIGALIA (Italie). — Messieurs, au sujet de la discussion qui a eu lieu hier sur cet article 4 et précisément sur la question relative aux tarifs combinés, l'idée

(1) Voir page 69.

(2) Voir page 71.

m'est venue d'adhérer à la proposition faite par M. le Délégué roumain. En effet, j'avais eu la crainte que, si dans la Convention du transit on s'était décidé dans le sens des autres délégations à l'exception de la Délégation roumaine, on aurait fait quelque chose en contradiction avec l'article 4 de la Convention sur les voies ferrées. Lorsqu'on a rédigé ce dernier article, la même question s'est posée qui a donné lieu à une longue discussion d'où est sortie la rédaction de cet article. Cette rédaction avait été adoptée précisément parce qu'on avait soulevé à cette occasion la question même qui est soulevée par la Délégation roumaine : celle de savoir s'il est admissible qu'un traitement préférentiel en faveur du pavillon national soit admis à propos de ces tarifs combinés. Il est bien entendu qu'une pareille disposition ne devait pas faire obstacle à un traitement parfaitement égal pour tous les autres pavillons qui ne sont pas des pavillons nationaux. Enfin, la question serait celle-ci : égalité parfaite de traitements, pour tous les pavillons et seulement un droit préférentiel pour le pavillon national.

Et comme ce principe me paraissait contenu dans l'article 4 de la Convention des voies ferrées, je me suis rallié à la proposition qui a été faite hier. Je comprends très bien pour quelle raison on admettrait un principe comme celui-ci dans la Convention des chemins de fer. On dit que ce principe viserait l'importation et l'exportation, mais je pense qu'on ne saurait admettre un principe tout à fait différent pour les transports en transit.

Si certaines marchandises sont amenées dans un pays sous le pavillon national, et si ce pavillon bénéficie d'un traitement préférentiel, on doit faire une différence suivant que la marchandise reste dans le territoire du pays ou le traverse, pour aller dans un autre pays ou vice versa. C'est seulement pour cette considération que je me suis rallié à la proposition roumaine.

Je pense que l'on peut continuer la discussion relative à la Convention du transit, ou, si on le préfère, la renvoyer au moment où l'on discutera l'article 4 de la Convention sur les voies ferrées. Je vois un lien étroit entre les deux conventions à ce sujet.

M. CARACOSTEA (Roumanie). — Je n'ai que quelques mots à ajouter aux arguments que mon collègue italien a donnés. Je veux attirer l'attention du Comité sur ce point : chez nous, il y a un cas encore plus particulier. L'État est possesseur de quelques bateaux, de même qu'il possède des chemins de fer. Il n'y a pas de société qui exploite ces bateaux ou ces chemins de fer : il y a exploitation d'État. On a admis qu'il serait possible de faire des tarifs combinés pour l'importation et pour l'exportation. Pourquoi ne pourrait-on pas en faire également pour le transit ?

M. SERRUYS (France), rapporteur. — Monsieur le Président, sans prendre position dans le débat où nous sommes, sur lequel nous avons déjà rapporté, je voudrais vous dire quels ont été les motifs auxquels s'est rangée la majorité, pour rejeter précisément la proposition roumaine appuyée par la Délégation italienne.

Il y a à ce sujet deux considérations principales qui ont motivé notre opinion. La première, c'est une question de procédure. Il nous a semblé impossible de préjuger dans l'article 4, à propos du transit, qui est un régime spécial, les décisions que vous prendriez, en ce qui concerne le régime maritime, si jamais une convention vous est soumise à cet égard.

D'autre part, il nous a semblé aussi que les questions de surtaxe de pavillon, de traitement différentiel du pavillon, étaient non seulement des questions maritimes, mais très souvent aussi des questions économiques liées à un régime d'importation ou d'exportation, c'est-à-dire à des questions douanières. Nous avons cru que nous ne devions pas y mêler les questions de transit, l'intention de ceux qui ont fait cette Convention étant précisément de bien marquer que les tarifs de transport qui font l'objet de l'article 4 ne devaient en aucune manière se recouper avec des considérations d'ordre économique; que la protection économique est une chose, que les transports en transit en sont une autre. C'est cette théorie qui a prévalu, et ceci est une question de procédure.

Il y a une autre question qui nous a retenus : c'est que nous n'avons pas cru qu'en établissant des tarifs combinés, suivant la manière que prévoit la Délégation roumaine, il nous était pratiquement possible de déterminer, pour un régime comme celui qui nous est proposé, des règles d'égalité et d'équité, étant donné qu'intervien-

ment des facteurs dont nous ne pouvons pas évaluer l'incidence. C'est, d'une part, le fait de ne pas brouiller, si vous le voulez, de ne pas mêler les considérations de notre théorie, qui doivent rester indépendantes, et, d'autre part aussi, l'impossibilité où nous nous sommes trouvés de bien reconnaître quelle serait l'incidence sur la Convention du transit, de l'amendement qui nous est proposé. C'est cela qui nous a amenés à réserver cette question et à nous prononcer contre l'amendement roumain.

Les motifs que je viens de vous donner sont bien ceux, je crois, qui étaient dans l'esprit de la majorité lorsqu'elle a rejeté la proposition roumaine appuyée par la délégation italienne.

M. SINIGALIA (Italie). — Je remercie M. le Délégué français des explications qu'il a bien voulu nous donner. Je pense que ces explications pourront dissiper une équivoque qui s'est introduite dans la discussion. Il a dit, à la fin de son exposé, que si la majorité de la Commission avait repoussé la proposition roumaine, c'était seulement pour réserver la question de droit différentiel du pavillon national. S'il en est ainsi, si cette réserve vise une discussion ultérieure sur le fond, relativement à la Convention des voies ferrées ou à une autre convention, c'est une autre question.

M. SERRUYS (France), rapporteur. — Je tiens à répondre d'une façon tout à fait précise. Il nous a semblé, d'une part, que la question ne pouvait pas être mêlée à la question du transit. C'est une raison de procédure. Et puis, au fond, la délégation britannique a présenté des objections auxquelles je me suis rallié et qui, en somme, rejetaient cette théorie. D'ailleurs, cette théorie pourra être articulée à nouveau, lorsque viendra en discussion la Convention sur les voies internationales ou sur les ports. En tout cas, la question pourra être soulevée lorsqu'on traitera de la navigation, par exemple.

D'autre part, elle réapparaîtra nécessairement, si jamais nous élaborons une convention sur le régime maritime.

Nous avons cru que, étant donné l'esprit général de la Convention que nous avons adoptée, la proposition que vous faisiez y contrevenait. D'autre part, il nous a semblé aussi que, pour une question de procédure, nous ne pouvions pas statuer sur d'autres questions qui étaient, si vous le voulez, des questions de barème de chemin de fer, etc... La question n'intéresse pas que le transit.

J'ajoute que sur la question des tarifs combinés, nous nous sommes prononcés d'une façon négative. Voilà exactement la position de la majorité de la Commission. Je pense qu'elle est très claire.

M. SINIGALIA (Italie). — Vous nous avez dit tout à l'heure que la Commission avait exprimé son avis, à la suite des arguments présentés par la Délégation britannique.

M. SERRUYS (France), rapporteur. — Les raisons que nous avons données sont les suivantes : ne confondons pas des surtaxes de pavillon ou des régimes différentiels que nous pourrions établir et qui ont très souvent un aspect qui n'a rien à voir avec le transit, avec les questions de transit. Vous savez depuis longtemps quelle est la position de la Délégation française. Elle l'a manifestée partout dans le *Livre Vert*. Elle l'a énoncée ici à différentes reprises. Les questions de transport sont une chose, les questions d'importation, d'exportation, de protection des importations et des exportations, en sont une autre. Et nous ne désirons pas voir mêler deux choses qui nous semblent comporter des théories différentes et des solutions différentes. Voilà exactement la position prise par la Délégation française. Si j'ai mal interprété l'idée de la Délégation britannique, je serais particulièrement reconnaissant à Sir Hubert Llewellyn Smith de bien vouloir me dire quel est son point de vue.

M. SINIGALIA (Italie). — Alors la discussion n'est pas close?...

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Monsieur le Président, en réponse à la suggestion de mon ami M. Serruys, je m'associe bien volontiers à l'exposé qu'il a fait et qui relate la décision qui a été prise à la

majorité des membres de la Sous-Commission, ainsi que les raisons qui l'ont motivée. Mais j'aimerais dire quelques mots sur le point de vue britannique dans cette affaire. Nous ne discutons pas actuellement une Convention sur les chemins de fer, ni une Convention sur les voies d'eau; nous discutons une Convention sur le transit, transit par eau, transit par voie ferrée. Nous avons clairement stipulé dans l'article 4 que les rémunérations pour le transport des marchandises en transit ne devaient pas dépendre du pavillon, de la nationalité ou du propriétaire du navire dans lequel les marchandises arrivent ou partent. Ceci ne préjuge nullement de la question générale des tarifs combinés par voie ferrée et par mer, qui pourrait être étudiée au moment de la discussion de la Convention sur les chemins de fer, ou, plus exactement, ceci ne touche pas l'ensemble de cette question, mais la touche simplement en ce qui concerne les taux des taxes de transit. Par conséquent, je dirai à M. Sinigalia : « Si la Convention du transit était adoptée dans sa forme actuelle, vous seriez libre, au moment de la discussion de la Convention des chemins de fer, de faire toute proposition au sujet des tarifs de chemins de fer qui ne soit pas contraire à la décision de l'article 4 du transit relative aux rémunérations pour le transport des marchandises en transit. » Cependant, il est clair que nous ne pouvons pas réserver l'ensemble de la question de ces tarifs, mais il faut la traiter dans la Convention que nous étudions en ce moment. Il ne paraît pas contestable, à moins de détruire la base même de notre Convention, que nous ne devions y inscrire le principe que les rémunérations pour le transport des marchandises en transit ne doivent pas dépendre du pavillon du navire qui les apporte ou qui les emporte.

M. SINIGALIA (Italie). — Messieurs, je m'excuse, mais je suis obligé de demander encore une précision, parce que je ne comprends pas bien l'objection qui m'est faite. On nous dit que, au titre du transit, on ne peut absolument parler de différences de pavillon, mais que l'on pourra en parler à l'occasion de la discussion du projet de Convention des chemins de fer, qu'alors on pourra soutenir le principe d'une différence entre les tarifs de chemins de fer selon que le pavillon est étranger ou national.

Mais précisément ces tarifs de chemins de fer s'appliquent aussi bien aux marchandises qui sont amenées en un port national par un navire national, et à destination ou en provenance d'une localité intérieure, qu'aux marchandises qui sont amenées dans un port national et qui sont destinées à sortir de l'État par une frontière terrestre, par exemple.

S'il en est ainsi, à quelle place doit-on mettre une disposition qui vise ces transports en transit? Est-ce dans la Convention du transit ou dans la Convention des voies ferrées? Pour moi, il est indifférent de la mettre dans l'une ou l'autre convention. Mais alors il doit être bien entendu que si, dans la Convention sur les voies ferrées, le principe qui est envisagé dans la présente Convention est adopté, le même principe devra s'appliquer également aux transports par voie ferrée qui sont en transit à travers un État, lorsqu'ils sont amenés à un port de cet État par un pavillon national et destinés à en sortir par une frontière terrestre ou vice versa. Je demande qu'il soit entendu que cette disposition ne soit pas écartée.

M. FREIRE D'ANDRADE (Portugal). — Je prends la parole pour prier M. le Rapporteur de me donner une précision. D'après son discours, il me paraît que le rapport ne touche pas à l'exportation et qu'un État est libre de diminuer ses droits d'exportation pour les marchandises nationales qui sont exportées par des navires nationaux. Ai-je bien compris?

M. SERRUYS (France). — Il y a, je crois, deux points à préciser en réponse aux deux questions qui viennent de m'être posées.

M. Freire d'Andrade nous demande si un État peut établir des prix de fret différents ou des charges différentes pour ses bateaux nationaux par rapport aux bateaux étrangers. D'accord : ceci c'est la Convention maritime, cela n'entre pas dans la Convention du transit. En ce qui concerne les transports par fer ou par eau, un État peut faire des barèmes intérieurs à l'exportation et à l'importation, inférieurs aux barèmes de transit. Cela lui est entièrement permis.

M. FREIRE D'ANDRADE (Portugal). — Je vous remercie.

M. SERRUYS (France). — Mais ce que nous ne désirons pas, c'est que l'État vienne faire non pas des barèmes intérieurs à l'importation ou à l'exportation, différents des barèmes de transit, mais des barèmes de transit différents entre eux, suivant que la marchandise en transit a été apportée sous pavillon national ou sous pavillon étranger. C'est là que le désaccord commence et qu'il y a confusion entre toute espèce de notions : c'est à cela que nous ne pouvons pas donner notre agrément. Par conséquent, la question a été nettement tranchée. En ce qui concerne la procédure, il est entendu que le Délégué italien et le Délégué roumain, s'ils en ont le désir, pourront soulever la même question à propos des chemins de fer, à propos d'une Convention maritime, à propos de la Convention sur les voies fluviales internationales, mais dans le cas où la question se posera, je tiens à dire que la Délégation française, pour les mêmes motifs, maintiendra son attitude et combattra la proposition.

LE PRÉSIDENT. — Je rappelle à l'Assemblée que la Sous-Commission propose une légère modification du texte de l'article 4 en ajoutant, après les mots *voies exploitées*, les mots : *ou administrées*.

L'Amiral de ZWIERKOWSKI (Pologne). — Nous n'avons pas parlé des subventions. Je n'ai pas très bien compris le point de vue français et le point de vue britannique. Est-ce que, par exemple, un État a le droit de subventionner une ligne de navigation? La ligne recevant une subvention peut-elle transporter, à des tarifs plus bas que les autres? En réalité, cette ligne a les mêmes tarifs que les autres, mais une partie lui est remboursée par son Gouvernement. Ce point est-il visé?

M. SERRUYS. — C'est là une question qui n'a aucun rapport avec celle du transit. Il y a là simplement une ristourne commerciale, qui peut être parfois dangereuse, par ses résultats, mais qui ne recoupe en rien notre projet de Convention sur le transit.

LE PRÉSIDENT. — Si personne ne demande plus la parole, je mets aux voix l'article 4, ainsi modifié :

ARTICLE 4. — *Rémunération*. — Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à appliquer au transit des personnes, bagages, marchandises, navires, bateaux, wagons et autres moyens de transport sur les voies exploitées ou administrées par des services d'État ou concédés, quels que soient les points de départ ou de destination, des tarifs raisonnables, tant par leur taux que par les conditions de leur application et compte tenu des conditions du trafic, ainsi que des considérations de la concurrence commerciale entre voies de transport. Ces tarifs devront être établis de façon à favoriser, autant que possible, le trafic international. Nulle rémunération facilitée ou restriction ne devra dépendre directement ou indirectement de la nationalité ou de la qualité du propriétaire du navire ou de tout autre moyen de transport qui aurait été ou devrait être employé pendant une partie quelconque du parcours total.

L'article 4, ainsi rédigé, est adopté.

La séance est levée à 19^h 50.

VIII^e SÉANCE DE LA COMMISSION PLÉNIÈRE

(Lundi 21 mars 1921, 11 heures.)

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION DE L'ARTICLE 5 — RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION DU REMORQUAGE — DISCUSSION DE L'ARTICLE 13

La séance est ouverte sous la Présidence de M. le Jonkheer Loudon, Vice-Président de la Conférence.

LE PRÉSIDENT. — Je voudrais vous proposer d'ajouter à la Sous-Commission, chargée de l'étude de l'article 8, M. Holck-Colding, Délégué du Danemark. Je pense que personne n'y fera opposition.

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION DE L'ARTICLE 5

LE PRÉSIDENT. — Nous passons maintenant à la discussion de l'article 5, amendé par la Sous-Commission (1). Je donne la parole à M. le Secrétaire général, qui va vous en donner lecture.

M. HAAS, Secrétaire général. — Voici le texte adopté par la Sous-Commission :

ARTICLE 5. — Aucun des États Contractants ne sera tenu, par la présente Convention, d'assurer le transit des voyageurs dont l'entrée sur ses territoires est prohibée ou des marchandises d'une catégorie dont l'importation est interdite, soit pour des raisons 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 des précautions raisonnables pour s'assurer que les personnes, bagages, marchandises et notamment les marchandises soumises à un monopole, navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens 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 la présente convention, ne saurait affecter les mesures qu'un quelconque des États Contractants est ou pourra être tenu de prendre en vertu de conventions internationales générales, auxquelles il est partie, ou de toute convention générale qui pourrait être conclue ultérieurement, particulièrement les conventions conclues sous les auspices de la Société des Nations, relativement au transit, à l'exportation ou à l'importation d'une catégorie particulière de marchandise telles que l'opium ou autres drogues nuisibles, les armes ou le produit de pêcheries ou bien celles qui auraient pour objet de prévenir toute infraction aux droits de propriété industrielle, littéraire ou artistique et celles ayant trait aux fausses marques, fausses indications d'origine ou autres méthodes de commerce déloyal.

LE PRÉSIDENT. — On a fait remarquer qu'avant les deux derniers mots du deuxième alinéa il faudrait ajouter le mot *ne* : *ne soit compromise*. Mais j'ai tout lieu de croire qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter ce mot.

M. SERRUYS (France). — Il n'est pas nécessaire.

Il y a dans la traduction française une petite altération du texte anglais : le dernier paragraphe ne correspond pas au sens de l'arrangement que nous avons fait à la Sous-Commission. Je lis au troisième paragraphe :

Rien, dans la présente convention, ne saurait affecter les mesures qu'un quelconque des États Contractants est ou pourra être tenu de prendre en vertu de conventions internationales...

(1) Voir page 83.

Il faudrait, dans notre esprit, dire : *est ou pourrait être amené à prendre en vertu de conventions internationales, et non tenu.*

Il y a là une petite différence de sens qu'il est nécessaire d'indiquer.

Le texte que nous avons sous les yeux est un texte qui porte plus loin que nous n'avions entendu le faire. Nous avons cru faire exception pour toutes les mesures qu'un État prendrait, sous son autorité propre, en vertu de conventions internationales, sur la propriété littéraire, artistique et sur les marques de fabrique ainsi que sur les fausses appellations et nous disions que toutes mesures qu'il prendrait en vertu de ces conventions et qu'il serait amené à prendre le cas échéant en vertu de ces conventions, seraient légitimes.

Au contraire, le mot anglais *required* vise les mesures qu'un État serait tenu de prendre. Or, comme les conventions en question ne portent aucune spécification pour les mesures à prendre et que les parties s'y engagent simplement à prendre toutes les mesures nécessaires, je demande que l'on dise : *les mesures qu'un État serait amené à prendre...*, puisque ces conventions en ont laissé l'initiative aux États....*en vertu de ces conventions.*

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je suis tout à fait d'accord avec le changement proposé par M. Serruys, mais je crois que, dans ce cas, il faut étudier quelle en est la traduction exacte en anglais. Je ne crois pas que le mot *required* fasse l'affaire.

M. HAAS, secrétaire général. — La Sous-Commission a eu à envisager surtout trois questions.

La première était celle qui vient d'être soulevée de nouveau : celle des restrictions justifiées par des raisons de loyauté commerciale. Il avait semblé au Comité où cette question avait été discutée qu'un accord unanime s'était réalisé pour exprimer le vœu que la Convention sur la Liberté du Transit ne fût pas un moyen de faciliter la déloyauté commerciale. Mais, en revanche, la formule très large de la Délégation française avait soulevé des objections. Pour tenir compte de la proposition française, sans subir les inconvénients d'une formule trop large, la Sous-Commission a rédigé comme suit la fin de cet article 5 : ... *celles (les conventions) qui auraient pour objet de prévenir toute infraction aux droits de propriété industrielle, littéraire ou artistique et celles ayant trait aux fausses marques, fausses indications d'origine ou autres méthodes de commerce déloyal.*

Un autre point qui a fait l'objet d'une discussion importante devant la Sous-Commission est celui qui a été soulevé par l'amendement italien concernant les monopoles d'États. Il a semblé à la Sous-Commission que si, sans aucun doute, la constitution de monopoles d'États pouvait permettre à un État de prendre les précautions raisonnables justifiant des mesures qui pourraient, dans certains cas, être plus strictes que celles visant les marchandises ne faisant pas l'objet d'un tel monopole, il n'était pas possible néanmoins d'aller aussi loin que l'avait proposé la Délégation italienne et de laisser un État arrêter ou gêner le transit des marchandises pour la seule raison que lesdites marchandises font l'objet d'un monopole d'État.

Aussi la Sous-Commission a-t-elle rejeté cet amendement, mais pour donner satisfaction dans la mesure du possible à la Délégation italienne et afin de bien indiquer que dans son esprit l'institution des monopoles d'États justifiait des précautions particulières, elle a ajouté, au deuxième paragraphe de l'article 5, après les mots : *de transport*, les mots : *et notamment les marchandises soumises à un monopole.*

Une troisième question a également été discutée assez longuement. La Conférence se souvient que la Délégation française, dans son amendement, à la fin de l'article, proposait un paragraphe additionnel disant : *La présente disposition ne s'appliquera pas aux cas où le transit a lieu par navires et bateaux circulant par voie fluviale sous plomb de douane.*

La Délégation française avait déclaré en séance qu'elle n'insistait pas pour le maintien de cette disposition dans la Convention, mais qu'elle demandait alors à la voir figurer au protocole de clôture.

Mais, sinon cette disposition, au moins des dispositions analogues ont été demandées par d'autres délégations, notamment par la Délégation de Tchéco-Slovaquie et

par la Délégation de l'Uruguay, qui avait d'ailleurs proposé un amendement sensiblement plus long.

La Sous-Commission a longuement discuté cette question. Elle a été unanime dans l'intention d'admettre, sur des voies d'eau internationales, une liberté plus grande que partout ailleurs. Par conséquent, il lui a paru extrêmement désirable de réaliser l'idée incluse dans l'amendement français et également exprimée par les Délégations de Tchéco-Slovaquie et de l'Uruguay.

Elle avait même envisagé le texte suivant : *Au cas où le transit aurait lieu par navires ou bateaux, circulant sous plomb de douane, ... si ce n'est s'il y a présomption sérieuse de fraude ou de contravention.*

Néanmoins, tout en étant parfaitement d'accord sur l'idée même, la Sous-Commission a été unanime pour ne pas proposer l'insertion d'un paragraphe semblable dans l'article 5 de la Convention sur la Liberté du Transit. Elle s'est trouvée, en effet, en présence de difficultés à peu près insurmontables pour préciser dans cette Convention ce qu'il faudrait entendre par : *voies navigables internationales.*

Elle s'est en effet trouvée en présence de ce dilemme : ou renvoyer la question à une convention qu'elle ignore encore, ou user de formules trop générales telles que *voies navigables réglementées par les traités internationaux.*

La Commission a donc pensé que l'étude de cette question devait être reprise dans la Convention sur le Régime international des Voies navigables et non pas dans la Convention sur la Liberté du Transit, bien que pour le principe elle fût entièrement d'accord.

Telles sont les trois questions principales qui ont fait l'objet de modifications dans le texte présenté. Au cours de la discussion, quelques précisions ont été demandées et il a été entendu qu'il en serait fait mention ici.

D'abord, la question des voyageurs transmigrants. La Sous-Commission a adopté à ce sujet le texte de l'amendement anglais, qui permet *aux Hautes Parties Contractantes de s'assurer que les voyageurs en transit sont en mesure de terminer leur voyage.* La Sous-Commission a maintenu ce texte, mais s'est rendu parfaitement compte que s'il était interprété d'une manière abusive, il pourrait en résulter une gêne pour la transmigration. Aussi, a-t-elle estimé désirable que la Conférence exprimât son désir que ce texte soit interprété dans son esprit, c'est-à-dire de permettre les précautions nécessaires et raisonnables, mais ne soit pas un moyen d'ajouter aux difficultés des transports émigrants.

Il y a également la question de l'adjonction du mot *moral*, proposée par la Délégation britannique. Il a été entendu que le cas visé par la délégation britannique pouvait être considéré comme inclus dans les mots : *santé ou sécurité publique*, et que, par conséquent, l'adjonction du mot *moral* n'était pas nécessaire.

On a supprimé aussi les mots : *dans l'un et l'autre cas*, pour rendre le texte français identique au texte anglais.

Enfin, la Commission s'est demandée si le transit de la fausse monnaie était interdit par la Convention, tout au moins si la Convention ne permettait pas le libre transit de la fausse monnaie.

Personne n'a eu le moins du monde en doute que ce n'était pas là l'intention de la Convention; et l'on a estimé que les mots : *sécurité publique* suffisaient largement pour couvrir ce cas.

En outre, à l'occasion des conventions relatives aux produits des pêcheries, on a fait remarquer qu'il convenait de se reporter à l'interprétation du mot *transit* donné dans le commentaire du *Livre Vert* (1), à l'occasion de l'article 1.

M. VALLOTTON (Suisse). — Monsieur le Président, Messieurs, j'ai l'honneur de proposer, pour éviter tout malentendu, que les mots : *les conventions plurilatérales* soient substitués aux mots : *celles*. A la fin de l'article, ce texte serait le suivant : *les armes ou les produits de pêche ou les conventions plurilatérales qui auraient pour objet, etc...* En effet, le mot *celles* n'est pas très clair. Il semble qu'il puisse se rapporter à *marchandises*, ce qui n'est pas le cas. M. Serruys est d'accord avec moi sur cette modification, qui, je pense, ne soulèvera aucune difficulté.

(1) Voir page 284.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — J'estime, en effet, que cette modification améliorerait beaucoup le texte.

M. VALLOTTON (Suisse). — J'ai une autre observation à formuler sur cet article : si tout le monde est d'accord pour mentionner les mots : *notamment les marchandises soumises à un monopole...*, la Délégation suisse, dans un but de conciliation, ne peut pas s'y opposer. Mais, je renouvelle ici l'observation que nous avons pris la liberté de faire dans la Commission : c'est que tout d'abord, nous ne comprenons pas très bien au point de vue juridique, pourquoi une distinction est faite dans la pratique raisonnable, en ce qui concerne les marchandises monopolisées. Il s'agit de rapports entre États. Nous n'avons pas à nous occuper ici de ce qu'un État peut décider de faire à l'intérieur de son territoire. Quant à moi, je regrette vivement que la Délégation, italienne ait insisté pour maintenir son amendement qui ne fait aucun bien à cet article, lequel est plutôt l'indice d'une tendance plus libérale.

En ce qui concerne la clarté même du texte, je signale, sans insister, au Comité de rédaction, que l'insertion des mots : *et notamment les marchandises soumises à un monopole*, n'y ajoute rien, parce que les mots : *navires, bateaux, etc...* semblent également être inclus dans l'expression : *et notamment*.

Je me permets de soumettre très respectueusement cette observation au Bureau, qui a la charge de la rédaction.

M. BIGNAMI (Italie). — En réponse à l'observation de M. Vallotton, je dois dire que la Délégation italienne insiste pour l'adoption du texte qui vient d'être lu par M. Haas, comme rapporteur de la Commission. L'Italie, en acceptant la rédaction : *et les marchandises monopolisées*, a déjà fait une grande concession. Elle ne peut absolument pas renoncer à son point de vue, et, si l'article ne devait pas comprendre cette rédaction, l'Italie se réserve de ne pas l'accepter.

LE PRÉSIDENT. — Il s'agit, Messieurs, d'une rédaction transactionnelle sur laquelle tout le monde, je pense, sera d'accord, et je suis certain que M. Vallotton lui-même n'insistera pas davantage.

M. CARACOSTEA (Roumanie). — Je tiens à déclarer que la Délégation roumaine est complètement de l'avis de notre collègue de la Délégation italienne. Il faut que ces mots soient maintenus dans l'amendement de la Délégation française, tel qu'il en a été donné lecture. Et, si vous le permettez, je vous donnerai un exemple qui vous en montrera la nécessité absolue.

LE PRÉSIDENT. — Je crois que l'Assemblée est complètement d'accord et il me semble que nous pourrions arrêter là cette discussion.

M. POLITIS (Grèce). — Je demande à connaître cet exemple, parce que nous ne comprenons pas.

M. CARACOSTEA (Roumanie). — Nous avons reçu en Roumanie, il y a quelques mois, sept ou huit wagons de tabac venant de Bulgarie, pour la Pologne, et passant en transit par la Roumanie. Les sept wagons ont bien été enregistrés à la douane d'entrée, mais à la sortie il n'y en avait plus que cinq. On m'a réclamé les deux wagons, je les ai fait rechercher et je les ai retrouvés vides. Le tabac avait été volé et vendu. J'ai dû payer, comme directeur du Service commercial des Chemins de fer roumains, des dommages et intérêts à l'expéditeur, mais j'ai dû également dédommager la régie du monopole du bénéfice que la vente de ce tabac en Roumanie lui faisait perdre. J'ai en conséquence décidé qu'à l'avenir tout wagon contenant une marchandise monopolisée et transitant dans mon pays, serait accompagnée par des gendarmes. On a dit : « Il y a une grande distance d'une frontière à l'autre. Il faudra plusieurs brigades de gendarmes se remplaçant d'étape en étape, cela va coûter cher. Qui paiera, le monopole ou le transitaire? » Si c'est le transitaire ou l'expéditeur, vous allez empêcher tout transit. »

J'ai répondu que du moment que l'État transitaire était forcé de prendre des

précautions pour ses produits monopolisés, on ne pouvait parler d'un empêchement. Et, dans ces conditions, je me range complètement à l'avis des Délégations italienne et française.

M. POLITIS (Grèce). — L'exemple que nous donne M. Caracostea pour justifier l'adoption de l'amendement ne me paraît pas concluant; si, au lieu de wagons de tabac, pouvant rapporter à l'État roumain une vingtaine de mille francs, il s'agissait de sept wagons de dentelle, marchandise non monopolisée, mais qui, au lieu de 20.000 francs pour le monopole, serait susceptible de rapporter 500.000 francs à la douane, quelle serait la situation?

M. PIERRARD (Belgique). — Si j'ai bien compris la pensée de M. Vallotton, il avait surtout pour but de rendre le texte plus clair, quand il a demandé de remplacer le mot : *celles* par les mots : *les conventions plurilatérales*. Pourquoi n'a-t-il pas parlé des conventions bilatérales? A-t-il pensé que deux États ne suffiraient pas pour faire jouer la Convention dans ces conditions? Mais *plurilatérales* peut signifier deux plus un. Puis-je demander à M. Vallotton s'il ne serait pas disposé à remplacer *plurilatérales* par *générales*?

M. VALLOTTON (Suisse). — Nous sommes d'accord.

M. FERNANDEZ Y MEDINA (Uruguay). — Il existe, en Amérique du Sud, des conventions entre divers pays qui créent des restrictions en matière sanitaire, en matière de propriété littéraire ou artistique, en matière de défaut d'indication de provenance, etc... Comme ce sont des conventions signées par quelques pays seulement, devra-t-on les considérer comme des conventions générales? Il serait bon de préciser ce point. La proposition de M. Vallotton nous semblait plus rationnelle, car le mot *plurilatérales* visait nettement ce genre de conventions dont je puis citer comme exemple la Convention sanitaire de Montevideo, élaborée entre le Brésil, l'Argentine, le Paraguay et l'Uruguay, qui comporte beaucoup de restrictions relatives au transport des marchandises par voie de mer.

M. HAAS, secrétaire général. — Il me semble qu'on pourrait maintenir le mot *général*. En ce qui concerne la matière visée, M. Fernandez y Medina trouvera satisfaction dans l'article 10. Tel'e paraît être l'orientation nécessaire à la Convention pour lui permettre de s'adapter à des considérations régionales.

M. SERRUYS (France). — Il ne s'agit plus ici d'une simple question de nuance, mais d'une question de terminologie. Dans les récents traités de paix, nous avons eu soin de bien déterminer d'une part les conventions bilatérales, d'autre part les conventions plurilatérales. Les conventions générales sont une conception un peu différente, non seulement par son étendue, mais aussi par le fait que lorsqu'une convention se donne elle-même comme générale, elle contient ordinairement un article indiquant qu'elle reste ouverte aux adhésions d'autres Puissances. Comme nous ne sommes pas prêts à faire la distinction, dans ce paragraphe, entre les conventions plurilatérales proprement dites et les conventions générales, le mot *plurilatérale* proposé par M. Vallotton me semble, de tous, le plus technique et le meilleur. Je demande qu'il soit maintenu.

M. FERNANDEZ Y MEDINA (Uruguay). — Il comprend aussi les conventions générales.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je suis tout à fait d'accord que l'on fasse une distinction de cette nature entre les mots *générales* et *plurilatérales*, et c'est justement pour cela que je préfère le mot *générales*. Je crois que dans nos discussions nous avons pensé à des conventions qui, en effet, n'étaient pas universelles mais qui pourraient devenir universelles si certains États y adhéraient. Je demande à M. Serruys de ne pas insister pour changer le texte, parce que je crois que si nous employons le mot *plurilatérales* nous pourrions rencontrer des difficultés. Je voudrais demander à M. Vallotton d'accepter le mot *générales*.

M. SERRUYS (France). — Pour faire l'accord, je propose qu'on adopte les *conventions plurilatérales de caractère général*. De cette façon, nous aurons tous satisfaction.

M. VALLOTTON (Suisse) et Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne). — D'accord.

M. HAAS, secrétaire général. — La formule : *conventions plurilatérales de caractère général* aura peut-être le mérite de faire l'accord, mais le sens en est très imprécis. Qu'est-ce qui fera le caractère général des conventions? Est-ce le fait que tous les États pourront être amenés à y participer?...

M. SERRUYS (France). — Oui.

M. HAAS, secrétaire général. — Est-ce la nature des matières visées?...

M. SERRUYS (France). — Non.

M. HAAS, secrétaire général. — Il est difficile de le préciser. Dans un sujet aussi délicat, on ne doit pas augmenter les difficultés. D'ailleurs la question intéressante, soulevée par M. le Délégué de l'Uruguay, trouve sa solution à l'article 10. En ce moment nous nous occupons, en quelque sorte, de la partie universelle de la Convention. C'est à l'article 10 que nous envisageons son adaptation aux convenances régionales ou locales.

D'après le texte même, il n'est pas douteux que la Commission a visé les conventions internationales générales. Je n'ai pas à prendre part au débat, mais je tiens à marquer qu'à la Commission la question ne s'est même pas posée, et qu'elle a eu simplement en vue les conventions internationales générales.

M. SERRUYS (France). — Mes explications, comme il arrive quelquefois, ont jeté de la confusion sur le débat.

Nous sommes tous d'accord pour que le texte vise les conventions plurilatérales, sans qu'il soit nécessaire que ce soient des conventions ouvertes. Je tiens à dire, pour qu'il n'y ait aucun doute, que les conventions visées sont les Conventions de Paris, de Berne, de Madrid et de Washington. Cette observation figurant au procès-verbal, il ne pourra subsister aucun doute sur le sens de l'article.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Il faut y comprendre également les conventions sur les pêcheries de la Mer du Nord.

M. SERRUYS (France). — Les conventions sur les pêcheries de la Mer du Nord sont visées à la phrase précédente. Nous nous occupons, en ce moment, de *celles qui auraient pour objet de prévenir toute infraction aux droits de propriété industrielle, littéraire ou artistique et celles ayant trait aux fausses marques, fausses indications d'origine ou autres méthodes de commerce déloyal*. Il est question, au paragraphe précédent, de conventions relatives au transit du produit de pêcheries.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je ne suis pas d'accord, ceci vise des conventions qui existent, mais il pourrait y en avoir d'autres dans l'avenir.

M. FERNANDEZ Y MEDINA (Uruguay). — Après les explications qui ont été données, j'accepte qu'on s'en rapporte à l'article 10.

LE PRÉSIDENT. — Les observations de M. Serruys figureront au procès-verbal.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Quelle que soit notre décision, il est bien entendu que ce texte sera soumis pour révision au Comité de rédaction?

LE PRÉSIDENT (s'exprimant en anglais). — Bien entendu. Mais vous ne vous opposez pas à ce qui est proposé, avec une insertion au procès-verbal ?

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je n'ai aucune objection.

M. FREIRE D'ANDRADE (Portugal). — En votant le texte de l'article 5 proposé, je le fais avec la conviction que les mots *précautions raisonnables* visent le droit de chaque État de faire accompagner les marchandises en transit, s'il le juge nécessaire, par un douanier payé par l'expéditeur. Nos lois douanières donnent ce droit à la douane et je tiens à faire cette déclaration, surtout après l'exemple cité par M. le Délégué de Roumanie, qui pourrait faire croire que le droit de vigilance douanière, exercé en faisant accompagner les marchandises par un douanier spécial, n'était pas compris dans les mots *précautions raisonnables*.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Si la mesure est raisonnable, on est libre de la prendre.

LE PRÉSIDENT. — Je crois que nous sommes d'accord et, si personne ne demande plus la parole, je mets aux voix les alinéas 1, 2 et 3 de l'article 5 tels qu'ils ont été amendés en cours de séance.

Les alinéas 1, 2 et 3 de l'article 5 sont adoptés par 28 voix.

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION DU REMORQUAGE

LE PRÉSIDENT. — Je donne la parole à M. le Professeur Winiarski, Délégué de la Pologne, rapporteur de la Sous-Commission chargée de la question du remorquage (1).

M. WINIARSKI (Pologne), rapporteur. — Lors de la discussion au Comité d'étude du préambule à la Convention des Voies navigables, nous étions d'accord pour laisser à l'État riverain le droit d'établir le remorquage ou d'autres services de traction avec monopole en faveur de l'État ou d'un concessionnaire privé. Une insertion dans ce sens fut faite au préambule. Dans le commentaire du rapport général sur la Convention du Transit, il était dit que le libre passage doit être aussi laissé aux remorqueurs avec ou sans remorque. Or il se peut qu'un État adhère à la Convention sur le transit, mais n'adhère pas à la Convention sur les Voies navigables et veuille ensuite se prévaloir de ce commentaire (2). La Délégation polonaise a voulu exclure du texte de la Convention sur le Transit tout ce qui pourrait préjuger en quoi que ce soit la question de l'établissement de moyens monopolisés de traction et nous nous sommes mis d'accord à la Commission sur la disposition suivante : *La question de savoir si et dans quelles conditions des services semblables peuvent être établis reste en dehors de la présente Convention*. Mais, d'autre part, certaines Délégations ont exprimé la crainte de voir un État, sous prétexte d'établir un moyen de traction monopolisé, entraver ou rendre pratiquement impossible le transit. C'est pour cela que nous avons ajouté le texte suivant :

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'entraves au libre transit des navires et bateaux.

Après avoir rédigé ces deux alinéas, nous nous sommes aperçus, sur l'observation très juste du représentant de l'Allemagne, que l'on commençait par une disposition négative pour passer ensuite à une disposition positive. Nous avons alors transposé les

(1) Voir page 51.

(2) Voir page 385.

textes et nous avons inséré, avant le paragraphe que je viens de vous lire, le texte suivant :

La question de savoir si et dans quelles conditions de tels services peuvent être établis reste en dehors de la présente Convention.

D'autres préoccupations se sont fait jour dans la Commission. Je prends des exemples. Un État A qui est en aval d'un fleuve navigable envoie ses chalands avec son propre remorqueur à travers un État B qui est sur le cours moyen, dans un État C situé sur le cours supérieur. Le remorqueur laisse ses chalands en C et rentre en A libre et sans remorque. Peut-il prendre, dans un port de l'État B qu'il traverse, un chaland pour le remorquer dans un autre port du même État placé sur son chemin? Deuxième exemple : l'État A, qui se trouve en aval, transporte des chalands avec son propre remorqueur à travers B dans l'État C qui est sur le cours supérieur du fleuve. Il se peut que ce remorqueur soit obligé de laisser une partie de ses chalands dans le territoire du pays qu'il traverse; il se peut que ce remorqueur soit trop grand et qu'on doive le remplacer par un plus petit; un État peut-il avoir des dépôts de remorqueurs dans le territoire de l'État qu'il traverse?

La Commission a estimé que ces éventualités sont possibles, mais que la Convention du Transit ne les préjuge en rien, et elle vous propose simplement de noter dans le procès-verbal les phrases suivantes :

Du fait de la Convention sur la Liberté du Transit, aucun État n'est tenu : a) de laisser faire par un remorqueur qui transite haut le pied un service de remorquage entre des points situés à l'intérieur d'un même État; b) de laisser installer un service de remorqueurs étrangers sur son territoire pour faire du remorquage entre des points situés à l'intérieur du territoire en vue de faciliter le travail aux bateaux et navires étrangers.

Ce sont des dispositions qui pourront être admises en vertu d'autres conventions, mais, en vertu de la Convention sur la Liberté du Transit, aucun État n'est tenu de les admettre.

LE PRÉSIDENT. — Je remercie M. le Professeur Winiarski de son rapport si clair et surtout si clairement illustré.

M. VALLOTTON (Suisse). — Nous n'avons malheureusement pas reçu le texte assez à temps pour pouvoir nous prononcer. A première vue, il nous paraît acceptable, étant entendu que les droits acquis en faveur de la liberté du remorquage sur les cours d'eau internationaux demeurent expressément réservés et qu'il n'y aura pas d'équivoque à cet égard. Je demande donc qu'il nous soit laissé le temps nécessaire pour examiner cet article jusqu'à cet après-midi.

LE PRÉSIDENT. — Parfaitement.

M. KROLLER (Pays-Bas). — Nous avons des observations à présenter. Il faut établir les choses sur un pied d'égalité et il ne doit pas y avoir deux poids et deux mesures pour l'étranger et pour le ressortissant.

LE PRÉSIDENT. — Le texte serait celui-ci :

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'entraves au libre transit des navires et bateaux.

M. KROLLER (Pays-Bas). — Je voudrais ajouter les mots *sur un pied d'égalité* après les mots *au libre transit*.

M. SEELIGER (Allemagne). — Il semble qu'il ne faille pas ajouter ces mots à la phrase négative, mais à une phrase positive portant que l'organisation de ces services devra être faite sur un pied de parfaite égalité.

LE PRÉSIDENT. — C'est une question de rédaction.

M. WINIARSKI (Pologne). — Je ne suis pas opposé à ce principe puisque nous l'avons admis pour la Convention du Transit, mais je ne crois pas qu'on puisse ajouter quelque chose ici sans éveiller l'idée, que dans tous les autres articles, nous n'admettons pas ce principe, parce que nous n'en parlons pas.

LE PRÉSIDENT. — Après entente entre M. Kroller et M. Winiarski, le texte pourra être prêt pour le vote au début de la séance de cet après-midi.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — La Délégation serbe-croate-slovène ayant fait certaines réserves, il serait bon que ces Messieurs s'entendissent avec nous pour nous soumettre une rédaction avant le vote.

LE PRÉSIDENT. — MM. Winiarski et Kroller voudront bien examiner la question avec M. Avramovitch (1).

DISCUSSION DE L'ARTICLE 13

Nous passons maintenant à la discussion de l'article 13 sur lequel la Délégation roumaine a proposé les amendements suivants :

ART. 13. — Au titre, effacer les mots : *en faveur des pays dévastés*, et ajouter au texte la phrase suivante :

Il est de même entendu qu'à toute époque et surtout sur les voies dont les instruments de transport sont monopolisés, le transit sera limité à la capacité disponible, les transports intérieurs d'importation ou d'exportation ayant la priorité.

M. CARACOSTEA (Roumanie). — Messieurs, la Délégation roumaine a proposé d'ajouter à l'article 13 un amendement. Le voici :

Il est de même entendu qu'à toute époque et surtout sur les voies dont les instruments de transport sont monopolisés, le transit sera limité à la capacité disponible, les transports intérieurs d'importation ou d'exportation ayant la priorité.

Nous demandons l'adoption de cet amendement, pour les raisons que je vais vous exposer. On a dit que ce n'était pas la place de le discuter ici. Mais où pourrions-nous le discuter, si nous ne le discutons pas maintenant ? Dans notre pays — et je crois que cette situation est celle des pays qui sont tout à fait agricoles — on commence à transporter les céréales vers le mois d'octobre. Il est indispensable que ces transports de céréales dirigés sur nos grands ports de Braïla et de Galatz soient terminés avant le 15 décembre. Car, à cette époque, la navigation n'est plus possible sur le Danube qui est gelé. Il faut donc que pendant ces deux ou trois mois, toutes nos céréales soient écoulées par le Danube.

Si, pendant cette période, un pays voisin venait nous dire : « Nous allons faire du transit vers vos ports de Braïla et de Galatz, à cette époque-ci de l'année, car le Danube gèle aussi pour nous », je vous demande quelle attitude nous devrions prendre. Vous savez que nous ne disposons à l'heure actuelle que de moyens de transport extrêmement limités. Nous faudra-t-il donc favoriser d'abord notre exportation, ou favoriser le transit. Vous pensez bien que je ne veux pas nuire du tout au transit. Je me lierai par la Convention que nous établissons ; mais je vous assure que je ne crois pas que mon Gouvernement, que mon pays pourra se défaire de l'obligation où il est, de transporter les céréales qu'il récolte. Bien entendu, nous sommes tous bien décidés ici à tenir les engagements que nous prendrons, mais cependant, il nous faut regarder

(1) Pour la suite de la discussion, voir page 143.

d'abord notre propre intérêt. Nous ferons tous nos efforts pour satisfaire au transit, mais pas avant que nos intérêts soient sauvegardés.

C'est pour ces raisons, Messieurs, que je vous demande de bien vouloir adopter l'amendement que la Délégation roumaine vous propose.

M. PAVICHICH (État serbe-croate-slovène). — Messieurs, nous nous rallions à la proposition de la Délégation roumaine. Chez nous, en automne, il est plus nécessaire encore qu'en Roumanie d'assurer de grands transports. Nous avons des primeurs et des fruits, nous avons des céréales à expédier. Certaines régions de notre pays produisent beaucoup de céréales et de primeurs, tandis que d'autres régions, comme la Dalmatie, le Monténégro, par exemple, n'en produisent pas. Il nous est donc nécessaire de les ravitailler avant que le Danube ne gèle. J'ajoute que nous n'avons pas beaucoup de chemins de fer et qu'ils sont dans un très mauvais état.

C'est pour ces motifs que nous nous rallions à la proposition de la Délégation roumaine. En ne nous y ralliant pas, nous risquerions d'assurer le transit de nos voisins et de ne pas pouvoir envoyer, dans certaines régions de notre pays, les produits qui sont indispensables pour vivre.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Monsieur le Président, Messieurs, je regrette infiniment de ne pas pouvoir appuyer la proposition de la Délégation roumaine. L'amendement proposé par cette Délégation me paraît être excessivement dangereux et en opposition avec un des principes fondamentaux de la Convention. Comme l'a déclaré ce matin l'honorable Délégué de la Grèce, deux principes sont en jeu. Le premier, s'appelle la liberté du transit ; l'autre, l'égalité.

Or, je comprends sous le mot *égalité* non seulement l'égalité entre les tiers États, mais aussi l'égalité entre mes propres transports et les transports que je fais en transit. Permettez-moi de constater que chaque État, pendant ces dernières années, avait ses chemins de fer dans la même situation que ceux de la Roumanie, relativement aux transports en transit.

L'Administration des chemins de fer de la République Tchéco-Slovaque s'est toujours tenue pour obligée de traiter les transports en transit de la même façon que ses propres transports. Et c'est en vertu du même principe qu'elle a demandé l'égalité de traitement en ce qui concerne, par exemple, les transports qui traversaient l'Allemagne.

Il est vrai que quelquefois, on a rencontré de grandes difficultés techniques pour assurer ces transports. Mais je crois qu'il est absolument impossible de poser comme principe et d'insérer dans la Convention elle-même que l'exécution des transports et l'application du principe de la liberté du transit devraient dépendre de quelque chose d'aussi vague que la capacité disponible du pays transitaire. Je crois que la Convention sur la Liberté du Transit devra toujours se conformer à la règle qui dit *Ad impossibilia nemo tenetur*. Il me paraît absolument impossible, à mon avis, d'insérer une règle pareille dans la Convention même, et, à mon vif regret, je ne pourrais en aucun cas, me rallier à la proposition de la Délégation roumaine.

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, voulez-vous me permettre de vous faire une petite remarque au sujet de cette discussion ? Le *Livre Vert* dit (1) : *que rien dans la Convention n'oblige un État à donner aux transports en transit une priorité générale sur ses transports intérieurs*. Ne serait-il pas très simple d'insérer cela au procès-verbal ? Dans ces conditions, la Délégation roumaine ne serait-elle pas d'accord qu'il est inutile d'ajouter autre chose ?

M. PIERRARD (Belgique). — La Délégation belge, Messieurs, ne peut que faire siennes les paroles qui ont été prononcées par M. Lankas, et qui tendent à la défense de la liberté et de l'égalité pour le transit. Si chaque pays est autorisé à prendre, pour son intérêt particulier, des mesures qui sont absolument contraires à la liberté du transit, je crois que la Convention ne tiendra pas, puisque la Convention que nous

(1) Voir page 282.

élaborons actuellement exonère les différents États de prendre des mesures pour améliorer leurs voies de communication, lorsque celles-là ne sont pas suffisantes. Dans mon pays, il n'existe pas de pénurie de moyens de transport. Nous sommes dans des conditions évidemment moins bonnes que celles où nous étions avant la guerre; et cependant, à certaines périodes, nous traversons des crises. Je parlerai par exemple de la période des betteraves. Si nous avons le droit d'interdire le transit, sous prétexte que nous avons des betteraves à transporter à un certain moment, il n'y aurait plus de transit du tout.

M. le Président vient de dire que le *Livre Vert* n'oblige pas les États Contractants à donner la priorité au transit. Évidemment non : ce serait contraire à l'égalité qui doit exister entre le transit et les transports nationaux. Mais si l'on donnait une priorité aux transports nationaux à l'encontre du transit, ce serait également détruire l'égalité que nous souhaitons. Pour ces motifs, la Délégation belge a le vif regret de ne pouvoir se rallier à la proposition des Délégations serbe et roumaine.

M. HOLCK-COLDING (Danemark). — Je me borne à rappeler à la mémoire de MM. les Délégués les stipulations de l'article 5 de la Convention de Berne :

Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je ne veux pas prolonger le débat; je voudrais seulement demander au Délégué roumain d'accepter la proposition qui a été faite par le Président et qui consiste à insérer dans le procès-verbal un texte qui montrera clairement — ce qui d'ailleurs est déjà exprimé dans le *Livre Vert* — que rien dans cette Convention n'oblige un État à faire l'impossible, et en particulier que rien dans cette Convention n'oblige un État à donner aux transports en transit une priorité générale sur les transports intérieurs. Je ne crois pas qu'il serait sage d'insérer dans la Convention une formule aussi stricte que celle qui a été suggérée par la Délégation roumaine et qui prescrit expressément que les transports locaux, ainsi que les transports d'importation et d'exportation, auront priorité sur le transit. La Délégation britannique ne pourrait pas l'accepter puisque évidemment il y aurait des différences suivant les catégories de marchandises transportées. D'une part, il peut y avoir des transports en transit de marchandises qui sont d'une nécessité vitale pour un pays et, d'autre part, il peut y avoir des marchandises destinées à la consommation intérieure et qui ne sont que des produits de luxe. Doit-on stipuler que les produits de luxe destinés à la consommation intérieure auront priorité sur les marchandises d'une nécessité vitale? Il se peut qu'il ne soit pas facile d'élaborer une formule convenable destinée à être insérée dans le corps de la Convention, et c'est pourquoi je suis d'avis que la méthode suggérée par le Président est la meilleure, c'est-à-dire de mettre quelques mots à ce sujet dans le procès-verbal. J'espère que le Délégué roumain en viendra à accepter ma proposition.

M. WINIARSKI (Pologne). — A l'impossible, nul n'est tenu. Tout le monde comprend qu'en présence d'obstacles matériels résultant de dégâts ou de destructions des voies ferrées et des ponts, ou du manque de matériel roulant ou de combustible, l'exécution de cette Convention subira certaines restrictions. Dans un des articles précédemment adoptés, nous avons précisément prévu certaines restrictions à la liberté et à l'égalité du transit. Dans la pensée de la Délégation polonaise, rien, dans cette Convention, ne s'oppose à ce que, dans certains cas, la priorité soit donnée aux transports locaux au détriment du transit. Mais je ne pourrais pas accepter une formule d'après laquelle il serait simplement spécifié que nul n'est obligé de donner la priorité au transit par rapport aux transports locaux.

Comme la Délégation roumaine, je pense aux transports de première nécessité. Je répète que rien ne s'oppose dans la Convention à ce qu'ils aient la priorité en cas de nécessité absolue, mais puisque la Délégation roumaine a déjà soulevé la question et qu'elle demande que cela soit expressément déclaré, je ne puis que me rallier à son amendement.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Messieurs, il n'entre nullement dans la pensée de la Délégation serbe et de la Délégation roumaine de porter la moindre atteinte à la liberté et à l'égalité du transit.

Au cours de ces discussions, de nombreux Délégués ont invoqué les idées d'égalité, de liberté, ils ont invoqué les intérêts vitaux des pays. Disons-le franchement, le but que nous nous proposons est de trouver une formule donnant satisfaction à tous, qui puisse être appliquée par tous, et dont personne n'ait lieu de se plaindre.

Eh bien, Messieurs, y a-t-il des intérêts plus vitaux que ceux d'une contrée menacée de famine?

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — La famine, c'est l'événement grave.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — C'est exact, mais il faut reconnaître que tous les pays qui réclament la liberté et l'égalité absolue du transit, sont des pays qui ont des produits à faire transiter et qui, d'autre part, ne courent pas le risque d'avoir jamais à nourrir chez eux des bouches affamées.

Aussi bien en Serbie qu'en Roumanie, à la difficulté que je viens d'indiquer s'en ajoute une autre : il est impossible, à certaines époques, d'effectuer des transports soit par voie fluviale, soit par voie ferrée, pour satisfaire les besoins les plus indispensables de certaines parties du pays. En cours de route, ces produits peuvent subir des pertes considérables. Il faut donc les transporter au moment propice. Les intérêts vitaux du pays en dépendent.

On nous dit que le préambule donne à chacun la liberté de faire ce qu'il veut. Il me semble plus juste d'adopter un texte qui puisse donner satisfaction à tous.

A titre de conciliation — si la Délégation roumaine l'accepte — une formule pourrait être cherchée à l'amiable, d'accord avec les Délégations opposantes. La Conférence, me semble-t-il, doit réfléchir aux intérêts des pays auxquels j'ai fait allusion, avant de prendre une décision.

M. REINHARDT (Autriche). — Messieurs, la situation générale de l'Autriche est telle qu'elle justifie, en bien des points, l'amendement proposé à l'article 13. Je crois cependant que la restriction apportée par la proposition qui nous est soumise risque d'affecter plus ou moins dangereusement la liberté du transit. Quoique représentant d'un pays en proie à de grandes difficultés, pour concilier à la fois les intérêts du trafic intérieur et du transit, soucieux de sauvegarder le principe de la liberté du transit, je renonce à une réserve de ce genre.

LE PRÉSIDENT. — Pour satisfaire au désir qui a été exprimé, nous procéderons à la nomination d'une sous-commission.

M. CARACOSTEA (Roumanie). — Je dois faire remarquer encore que pendant les mois d'octobre, novembre et une partie de décembre, par suite du transport des céréales, nous sommes obligés de louer des wagons en Autriche et que nos ports sont tellement encombrés par les bateaux de céréales, alors qu'il arrive mille wagons par jour, que nous ne pouvons pas assurer d'autres transports. Nous n'avons nullement l'intention de restreindre le transit, mais il y a des circonstances dont il faut tenir compte. Nous ferons tout ce que nous pourrons pour faciliter ce transit et pour nous entendre avec les intéressés pour leur indiquer d'autres voies et d'autres ports. Mais il est impossible de lier mon pays en raison des circonstances que je viens d'indiquer.

LE PRÉSIDENT. — M. le Délégué de la Grande-Bretagne nous propose un texte qui serait destiné à être inséré au procès-verbal comme je l'avais suggéré. Je prierais MM. les Délégués de la Roumanie, de la Serbie, de la Belgique, de la Pologne et de l'Uruguay de se réunir dans le courant de la journée ou de la soirée, non pas en Sous-Commission, mais simplement pour avoir une conversation au sujet de cette proposition. Je leur recommande encore spécialement ma suggestion appuyée par M. le Délégué de la Grande-Bretagne d'arriver à établir une formule qui serait insérée au procès-verbal.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Si j'ai bien compris, vous proposez que nous nous réunissions, pour voir si nous ne pourrions pas nous mettre d'accord sur un texte à insérer au procès-verbal; or, je propose au contraire, en premier lieu, l'insertion d'un amendement et en second lieu, alors, à défaut de celui-ci, une inscription au procès-verbal.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Monsieur le Président, depuis que je vous ai transmis un projet de formule destiné à être inséré au procès-verbal, le Délégué de Pologne a préparé un texte qui me paraît meilleur que le mien, et sur lequel je crois que nous pourrions arriver à un accord.

LE PRÉSIDENT. — Je crois qu'il serait utile de voir ce texte avant la discussion. Je donne donc la parole à M. Winiarski, délégué de la Pologne.

M. WINIARSKI (Pologne). — J'ai en effet préparé un texte, mais je tiens à déclarer que si je ne suis pas d'accord avec mes collègues roumains et serbes, je n'insisterai pas.

Rien dans la Convention sur la Liberté du Transit ne s'oppose à ce que les transports intérieurs présentant un intérêt vital pour le pays aient la priorité devant le transit de moindre importance économique.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Si cette formule comprend les transports à l'importation et à l'exportation, j'accepterai.

LE PRÉSIDENT. — Ce sera inséré au procès-verbal.

M. CARACOSTEA (Roumanie). — Je demande que ce texte figure comme amendement à l'article 13 de la Convention.

LE PRÉSIDENT. — Dans ces conditions, il vaut mieux qu'une nouvelle conversation ait lieu entre vous avant le vote (1).

La séance est levée à 13^h 30.

(1) Pour la suite de la discussion, voir page 143.

IX^e SÉANCE DE LA COMMISSION PLÉNIÈRE

(Lundi 21 mars 1921, 17^h 30.)

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION DES ARTICLES 10, 11 ET 12 — QUESTION DU REMORQUAGE — DISCUSSION SUR LA PROPOSITION ROUMAINE RELATIVE A LA PRIORITÉ A DONNER AUX TRANSPORTS INTÉRIEURS

La séance est ouverte sous la Présidence de M. le Jonkheer Loudon, Vice-Président de la Conférence.

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION DES ARTICLES 10, 11 ET 12

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, nous avons à entendre le rapport de la Sous-Commission qui a été chargée d'élaborer le texte des articles 10, 11 et 12. Je vais vous lire le texte de ces articles que la Sous-Commission a proposé à l'unanimité et je donnerai ensuite la parole à Sir Hubert Llewellyn Smith, rapporteur.

ARTICLE 10 (remplaçant articles 10 et 11). — Sous réserve de l'article 19 du Pacte, les conventions, accords ou traités conclus par les États Contractants en matière de transit avant la date du . . . 1921, sont maintenus en vigueur.

En raison de ce maintien, les États Contractants s'engagent, soit à l'expiration de ces accords, soit dès que les circonstances le permettront, à apporter à ceux de ces accords ainsi maintenus qui contreviendraient aux dispositions de la présente Convention, 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 États Contractants s'engagent en outre à ne pas conclure à l'avenir des conventions, traités ou accords qui seraient contraires aux dispositions de la présente Convention et qui ne seraient pas justifiées par des raisons géographiques, économiques ou techniques motivant des dérogations exceptionnelles.

Dans la conclusion de leurs futurs accords les États Contractants pourront par ailleurs instituer des ententes régionales relatives au transit en conformité avec l'esprit de la présente Convention.

ARTICLE 11 (remplaçant article 12). — La présente Convention ne doit pas être entendue comme impliquant aucunement le retrait des facilités plus grandes accordées au libre transit sur le territoire placé sous la souveraineté ou sous l'autorité de l'un quelconque des États Contractants, dans des conditions compatibles avec les principes de la présente Convention, non plus que l'interdiction d'en accorder dans l'avenir de semblables.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais) rapporteur. — Avant de vous relater le travail de la Sous-Commission, je désire vous indiquer quelques petits amendements de rédaction qui y ont été apportés au dernier moment et qui n'ont pas été effectués au texte qui vient de vous être lu. Ces amendements modifient seulement deux phrases. Le premier paragraphe du nouvel article 10 devrait être rédigé comme suit : *Les conventions, accords ou traités conclus par les États Contractants en matière de transit avant la date du . . . 1921, ne sont pas abrogés à la suite de la présente Convention sous réserve de l'article 19 du Pacte. Les mots ne sont pas abrogés sont substitués aux mots restent en vigueur, et la position de la phrase sous réserve de l'article 19 du Pacte a été changée.*

Il n'y a pas de changement aux paragraphes 2 et 3.

Le paragraphe 4 devrait être rédigé comme suit : *De plus, les États Contractants pourront aussi conclure des ententes régionales relativement au transit, en conformité avec les principes de la présente Convention. Les mots dans la conclusion de leurs futurs*

accords sont supprimés; le mot *conclure* remplace le mot *instituer* et les mots *les principes* remplacent les mots *l'esprit*.

Je suis porté à croire que la tâche imposée à la Sous-Commission qui vient de terminer son travail est une des plus complexes, des plus difficiles et des plus délicates qui aient été entreprises depuis le commencement de la Conférence. C'est grâce à l'esprit de conciliation dont chacun a fait preuve qu'il a été possible d'élaborer un texte adopté à l'unanimité. Bien entendu, ce texte est un compromis et un compromis ne peut pas satisfaire tout le monde. Tout ce que je puis dire est que nous avons fait de notre mieux pour prendre en considération tous les points de vue qui ont été exprimés, et j'espère en conséquence que la Conférence pourra accepter le texte sur lequel nous sommes tombés d'accord.

Dès le début de nos travaux une contradiction nette est apparue entre deux tendances d'esprit : d'une part, ceux qui étaient en faveur du maintien de toutes les conventions existantes; d'autre part, ceux qui étaient en faveur de l'abrogation de ces mêmes conventions. Mais en continuant, nous avons vu que la contradiction était bien moins aiguë qu'au commencement. D'un côté, ceux qui proposaient d'abroger toutes autres conventions et de les remplacer par celles plus larges que nous étudions en ce moment, admettaient trois exceptions : 1^o les conventions conclues avec des États non Contractants ne peuvent pas être abrogées; c'était déjà là une exception très importante; 2^o certaines conventions actuellement existantes et passées entre les États Contractants doivent être réservées; d'ailleurs, en fait, le texte du projet d'article, tel que nous le voyons dans le *Livre Vert*, stipule expressément que certaines d'entre elles pourront être maintenues; 3^o enfin, le projet de texte que nous avons devant nous prévoyait que même dans le cas de futures conventions, il pût y avoir des exceptions justifiées par *un ensemble de considérations économiques, topographiques et techniques*. D'un autre côté, ceux qui proposaient le maintien de toutes les conventions actuellement existantes se déclaraient prêts à concéder qu'il était du devoir de chacun des États Contractants de s'efforcer à mettre ces conventions en harmonie avec notre Convention du Transit, en tant que les conditions économiques, topographiques et techniques le permettaient, et cela dès qu'il serait possible de le faire, soit par suite de l'expiration de leur convention, ou du délai de revision, soit de toute autre manière.

Après avoir longuement examiné la question, nous sommes arrivés à la conclusion unanime qu'il valait mieux baser notre travail sur le second de ces points de vue que sur le premier, autrement dit, il nous a paru qu'il valait mieux partir de l'idée que notre Convention du Transit ne devait pas *ipso facto* abroger les conventions existantes, mais que le devoir des États Contractants était d'employer toutes les occasions qui se présenteraient pour mettre en harmonie avec cette même Convention leurs obligations antérieures. En cela, nous étions mus par la conviction que si nous adoptions l'autre méthode, nous serions mis en présence d'une liste formidable de conventions maintenues et que si nous consolidions ces conventions de la sorte, la Convention du Transit serait en vigueur sans qu'il y ait pour les parties intéressées aucune obligation d'amener petit à petit les stipulations de ces conventions maintenues à s'y adapter.

Nous n'avons pas perdu de vue non plus que, alors que la procédure que nous recommandons et qui a pris corps dans notre texte s'applique également aux conventions entre États Contractants et aux conventions avec des États non Contractants, il était absolument impossible d'appliquer le principe d'abrogation (moins, naturellement, les conventions maintenues) à d'autres conventions que celles faisant partie de la première des deux catégories que je viens de mentionner.

Je tiens à mentionner, et le Délégué italien attache de l'importance à ce point, qu'il ne doit pas être entendu qu'une seule des Parties Contractantes puisse abroger une convention à laquelle un grand nombre d'autres États peut-être sont parties, mais bien plutôt que tout État Contractant, partie à une convention de ce genre, a le devoir d'entrer en négociations dès que l'occasion de la reviser s'en présente, afin d'harmoniser les stipulations de ladite convention avec celle que nous élaborons en ce moment.

Monsieur le Président, en ce qui concerne les futures conventions, j'aurai moins d'observations à faire parce qu'il me semble que la discussion générale qui a eu lieu ici nous a montré qu'il n'y avait pas sur ce sujet de différence très vive d'opinion.

En ce qui concerne le futur, non moins qu'en ce qui concerne le passé, nous proposons qu'il puisse y avoir des exceptions justifiées par des considérations économiques, topographiques et techniques, mais sous réserve de ces exceptions qui, comme vous le verrez, permettent le recours à la juridiction de la Société des Nations, les États Contractants à notre Convention s'engagent à ne pas conclure de conventions, traités ou accords qui seraient contraires aux dispositions de la Convention sur le Transit. Ensuite, nous avons inséré une phrase afin de donner au texte la souplesse nécessaire pour permettre la conclusion d'accords régionaux relatifs aux transports, et qui, bien qu'en conformité avec les principes de cette Convention, la dépasseraient peut-être un peu. Il pourra y avoir des accords entre États voisins, même si ce ne sont pas des États contigus, stipulant par exemple en faveur l'un de l'autre des atténuations à certaines formalités, ou bien encore la reconnaissance mutuelle des plombs de douane ou d'autres mesures administratives analogues, ou même dépassant la sphère de ces mesures. Il est évidemment désirable de ne pas empêcher la conclusion de ces accords, mais il fallait qu'ils fussent spécialement visés dans cette disposition, afin d'éviter que leur légitimité ne fût mise en question. J'ajoute que c'est en particulier pour donner satisfaction au désir de certains États sud-américains que nous avons introduit cette stipulation.

En ce qui concerne l'ancien article 12 qui traitait des facilités plus grandes, nous avons décidé, après une longue discussion, de le garder en le rendant toutefois un petit peu plus souple qu'il n'est dans le texte imprimé du *Livre Vert*. Au lieu de la formule suivante qui a paru beaucoup trop rigide : *dans des conditions compatibles avec le principe d'égalité entre les ressortissants, les biens et les pavillons de toutes les autres Parties Contractantes*, nous proposons de mettre les mots : *dans des conditions compatibles avec les principes de la présente Convention*.

Je vais maintenant vous parler du préambule qui a été également référé à notre Sous-Commission. Nous avons estimé qu'il ne nous avait été renvoyé qu'en ce qui concerne les points qu'il a en commun avec les questions que nous avons étudiées, c'est-à-dire les projets d'amendement qui y ont été faits afin de déterminer les relations entre la Convention du Transit et les conventions existantes et futures. Nous estimons que si notre rédaction des articles 10 et 11 est adoptée par la Conférence, il ne sera pas nécessaire de traiter la question dans le préambule. Je préviens la Conférence que nous ne nous sommes pas occupés des autres amendements au préambule qui concernent d'autres questions. Il y a, par exemple, les amendements des délégations autrichienne, chilienne et française, peut-être d'autres encore que j'oublie et qui concernent la rédaction. La Sous-Commission n'a pas cru de son devoir de s'en occuper, c'est à la Conférence de se prononcer pour savoir s'ils doivent être renvoyés à une autre Sous-Commission ou bien au Comité de Rédaction.

Il est cependant encore une autre question : il y a un certain nombre de projets de réserves qui, pourrait-on dire, sont inspirés par un souci géographique plutôt qu'elles ne concernent le fond de la Convention. Il y en a une qui a été proposée d'accord entre les Délégations française et portugaise, il y en a une du Délégué de l'Inde, et moi-même j'ai eu l'occasion, bien que n'ayant pas proposé à strictement parler un amendement, de faire connaître à la Sous-Commission qu'il serait certainement nécessaire de mettre, soit dans la Convention, soit dans le Protocole, une déclaration destinée à faciliter l'application de la Convention dans certains cas particuliers qui existent dans certains pays pour leurs colonies et en particulier dans l'Empire britannique, pour ses colonies et ses Dominions. Nous avons conclu, et je suis autorisé par la Sous-Commission à le dire à la Conférence, que toutes les réserves qui paraîtraient encore utiles après l'adoption des articles 10 et 11 que nous proposons pourraient très bien être insérées dans le Protocole de clôture et non pas dans la Convention. Mais nous sommes d'avis que, puisque nous avons décidé que les conventions actuellement existantes ne seraient pas automatiquement abrogées, on pourrait réduire encore le nombre de ces réserves géographiques.

LE PRÉSIDENT. — Je remercie Sir H. Llewellyn Smith, Délégué de la Grande-Bretagne, de son excellent exposé qui nous a fait comprendre combien il est utile de soumettre ces questions à l'examen d'une commission. Je crois que l'esprit de conciliation dont cette Sous-Commission a donné des preuves manifestes fait honneur à toute la Conférence, ainsi qu'à la Société des Nations.

M. SERRUYS (France). — Ce m'est un très agréable devoir de remercier notre rapporteur, non seulement pour l'exposé qu'il vient de faire, d'une question singulièrement complexe, mais aussi pour la tâche laborieuse qu'il a assumée au sein de la Commission et surtout pour l'esprit dont il y a fait preuve. Le résultat auquel nous aboutissons est assez conforme à celui que je m'étais permis de prévoir lorsque je vous ai entretenus, un peu longuement peut-être, des positions en présence vendredi soir.

L'accord qui vient de se faire sur l'article 10 est la meilleure garantie de l'esprit de conciliation et de réalisation pratique qui anime cette Conférence. Mais si nous avons obtenu ce résultat, nous le devons en grande partie à la ténacité et à la clairvoyance de notre rapporteur. Je crois être l'expression de tous nos collègues en l'en remerciant vivement.

M. ALVAREZ (Chili). — Je désire simplement adresser tous mes remerciements à M. le Rapporteur pour la clairvoyance avec laquelle il a présidé les séances de notre Commission. La proposition qui est maintenant soumise aux délibérations de l'Assemblée en ce qui concerne l'article 10 donne pleine satisfaction à la Délégation du Chili, et celle-ci s'y rallie entièrement.

M. MATSUDA (Japon). — Je désire présenter tous nos remerciements à M. le Rapporteur. Sir Hubert Llewellyn Smith, notre honoré collègue de la Grande-Bretagne, a fait les efforts les plus méritoires comme rapporteur de la Sous-Commission. Malheureusement, la Délégation japonaise, qui a présenté la proposition à la dernière séance, ne peut être d'accord en principe avec la rédaction qui a été soumise à la Conférence. Elle entend maintenir le principe de la liberté pure et simple du transit, tel qu'il a été proposé la dernière fois. Cette question se présente sous deux aspects : pour les traités antérieurs et pour ceux qui seront conclus ultérieurement. La Délégation japonaise pense que l'admission d'une exception quelconque atteindrait gravement le principe fondamental et détruirait entièrement la valeur du projet de cette Convention. On pourra dire que les obligations et accords antérieurs peuvent être justifiés par des conditions absolument spéciales et exceptionnelles, de sorte que le passé puisse être accordé avec le présent. Mais, pour justifier ces conditions, il faut un examen minutieux, sinon, je suis certain qu'il restera beaucoup de cas douteux, car comme vous l'avez vu, dans le passé, aucun traité n'a été conclu en visant le principe que nous discutons maintenant.

La Délégation japonaise se tient donc à sa proposition originale de ne permettre aucune dérogation au texte. Cependant, dans un esprit de conciliation, si le maintien de certains traités existants était considéré par certaines nations comme indispensable, la Délégation japonaise propose de soumettre ces traités à un examen minutieux et détaillé.

En ce qui concerne les traités futurs, il n'y aurait, d'après nous, aucune difficulté à l'adoption du principe.

En résumé, si l'on admet une exception importante au principe, la Convention n'aura plus qu'une valeur très relative, pour ne pas dire nulle.

M. BIGNAMI (Italie). — La question a été résolue à peu près dans le sens qu'avait proposé l'Italie, c'est-à-dire en distinguant entre le passé et l'avenir. La Délégation italienne a fait preuve de conciliation en acceptant le texte de Sir Hubert Llewellyn Smith. Elle prend acte de la déclaration qu'aucune Puissance, parmi celles qui ont signé une Convention avec une ou plusieurs autres Puissances, n'est obligée d'abroger un traité, quel qu'il soit, sur la demande d'une Puissance signataire et qu'elle doit seulement examiner s'il lui est possible de le mettre en harmonie avec la Convention tendant à la liberté du transit.

M. FERNANDEZ Y MEDINA (Uruguay). — Est-ce que par les mots : *les conventions, accords et traités conclus en matière de transit*, on entend aussi les dispositions contenues dans des traités qui ne concernent pas exclusivement les matières de transit? Des conventions sanitaires ou des traités de paix ou de commerce contenant des dispositions visant le transit peuvent-ils être considérés comme compris dans cette déclaration?

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Une convention contenant des dispositions se rapportant au transit est considérée comme une convention ayant trait au transit.

M. FERNANDEZ Y MEDINA (Uruguay). — Je vous remercie de votre indication.

LE PRÉSIDENT. — Personne ne demande plus la parole au sujet de la rédaction nouvelle des articles 10 et 11?

M. le Rapporteur voudra bien nous dire quelques mots, au sujet de la date laissée en blanc au premier alinéa.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais), rapporteur. — J'ai en effet omis d'appeler l'attention de la Conférence sur le fait que dans la ligne 3 de l'article 10 il y a une date qui est restée en blanc et qui doit être remplie. Je ne sais pas si la Conférence est disposée à choisir cette date maintenant ou si elle préfère laisser ce soin au Comité de Rédaction quand il aura déterminé la forme que doit prendre la Convention.

Bien que notre Sous-Commission ait assez longuement discuté sur ce sujet, je ne crois pas que nous puissions faire une proposition collective; c'est pourquoi, si je fais une suggestion, c'est simplement en mon nom personnel. Nous sommes tous d'accord pour estimer que cette date ne doit pas être trop éloignée. La date de la mise en vigueur de cette Convention ne convient certainement pas parce qu'il y a parfois un délai important pour la ratification, délai qui peut être de plusieurs mois, ou même d'un an ou plus, et ce délai serait employé pour l'élaboration de nouvelles conventions qui, d'après les termes de notre texte tel qu'il est, entreraient dans la catégorie des conventions existantes et seraient en conséquence maintenues. Il est clair que cette solution doit être écartée. Je crois que le 1^{er} avril est une date un peu trop rapprochée, mais je suggère qu'on n'aille pas plus loin que mai ou juin.

Je dois dire que j'ai entendu la déclaration du Délégué japonais avec un grand regret. Le Délégué du Japon était membre de notre Sous-Commission; il était présent à ses délibérations et s'est associé entièrement à la solution sur laquelle nous sommes tombés d'accord et qui a été renvoyée, pour être rédigée, à un tout petit comité. Je regrette d'entendre qu'il désire maintenant revenir à un texte qui est tout différent en principe. Il est possible que je n'aie pas compris cette déclaration dont le sens était peut-être de dire qu'il aurait préféré l'autre solution, mais j'avais réellement l'impression qu'il était d'accord, car sinon, si j'avais pensé qu'il y ait une différence si nette d'opinion sur le principe, je n'aurais pas dit à la Conférence que la Sous-Commission était unanime. Le Délégué japonais voudra peut-être bien nous dire si j'ai raison de penser que malgré sa déclaration sur sa manière de voir, il soutient cependant l'opinion générale de la Sous-Commission, et, je puis dire, de la Conférence, et qu'il ne s'opposerait pas à la solution sur laquelle nous sommes tombés d'accord.

M. MATSUDA (Japon). — Si on me demande si le texte tel qu'il a été rédigé est d'accord avec la proposition de la Délégation japonaise, je dois répondre non. Nous regrettons beaucoup de devoir répondre ainsi. Notre proposition n'admet aucune exception. Elle est très simple et très claire. Si ce point de vue n'est pas adopté, à notre avis tous les traités qui ont été conclus antérieurement à la mise en vigueur de cette Convention doivent être énumérés dans le texte même. S'il m'était permis de formuler une proposition à cet égard, je demanderais que cette liste soit ajoutée au premier alinéa de l'article 1.

M. SERRUYS (France). — Permettez-moi d'expliquer brièvement comment est intervenu le compromis. Je prie notre collègue japonais de vouloir bien suivre avec attention le petit exposé que je vais faire, et qui me semble répondre exactement à ses préoccupations.

Pourquoi avons-nous pris une position divergente de celle du *Livre Vert*? Il s'est produit dans la Conférence, au début, des heurts de doctrine, mais nous avons reconnu bientôt qu'il ne s'agissait pas à proprement parler de doctrine, qu'il s'agissait d'aboutir, d'arriver à rendre la Convention viable. C'est donc sur le terrain pratique que nous

nous sommes placés. Nous avons abandonné l'idée des listes, parce qu'elles semblaient contrevenir au souci de praticité qui, dans les deux camps opposés, constituait la seule réserve.

Lorsqu'on a prévu, conformément au *Livre Vert*, qu'il y aurait abrogation générale, on a parfaitement senti qu'on se plaçait sur un terrain purement théorique et que le danger serait considérable. Aussi a-t-on immédiatement apporté un correctif. Ce correctif, c'étaient les listes. Telle est la notion à laquelle on a obéi, passant de la théorie pure sur le terrain de la réalité et de l'histoire. Au moment où on a fait le *Livre Vert*, on n'a pas aperçu le danger; certains cependant l'avaient aperçu qui me l'ont confessé; mais il fallait aboutir à une doctrine et on a fait un compromis. Après avoir déclaré l'obligation générale, on a pris pour le maintien la forme la plus dangereuse, la forme de consolidation *ne varietur* par un organisme qui n'avait pas l'autorité nécessaire pour entériner des conventions internationales. On décidait que tout était abrogé et on faisait ensuite une proposition purement négative : le maintien *ne varietur* d'une foule de conventions sur lesquelles l'Assemblée n'était pas habilitée pour se prononcer et que par conséquent elle ne pouvait enregistrer.

Après avoir dit blanc, on faisait noir.

Nous nous sommes trouvés après cela devant l'autre théorie. Le maintien général aboutissait lui aussi à la négation de la Convention dans bien des cas. Alors, nous sommes arrivés à faire un compromis sur une notion pratique d'évolution historique. Nous avons dit : Les conventions seront maintenues; nous n'allons pas jeter la perturbation dans un statut contractuel que les nations ont eu quelquefois beaucoup de peine à établir et qui, pour la paix du monde, est une garantie plus grande que l'ajustement de certaines clauses de transport qui, de ci de là, pourraient apparaître dans ce statut. Nous avons dit : Nous ne voulons pas, en maintenant les conventions, figer définitivement la situation actuelle. Nous sommes venus pour réaliser un progrès, nous voulons qu'il soit réalisé. Et alors, nous avons introduit, à côté du principe du maintien, le correctif en disant : En raison même de ce maintien, les Puissances Contractantes s'engagent, dès que les conditions le permettront, à adapter le régime actuel avec l'idéal que nous nous proposons tous ici.

Je me permets de dire à notre collègue japonais que le maintien des listes pouvait être la négation de certains principes et qu'au contraire l'adoption que nous avons prévue est l'accomplissement progressif et rationnel du plan que nous nous sommes proposé. Telle a été la notion de ceux qui sont venus des deux points opposés et j'espère que nos amis du Japon qui procèdent habituellement aussi bien dans leur sereine philosophie que dans leurs méthodes d'expansion par des méthodes sûres et progressives seront les premiers à comprendre quels sont les mobiles qui nous ont guidés.

M. MATSUDA (Japon). — Pardonnez-moi de prendre aussi souvent la parole, mais il est deux choses que je dois expliquer : La question a été soumise à une commission de cinq ou six membres convoquée cet après-midi à 17 heures. J'y assistais et j'ai proposé ce que j'ai expliqué tout à l'heure. Il était nécessaire que je dise cela pour que l'on sache la procédure qui a été suivie.

Le deuxième point que je voudrais exposer c'est que si nous proposons de maintenir l'énumération dans le premier alinéa de l'article 10, c'est parce que nous estimons que si la rédaction reste telle qu'elle est, il pourra en résulter des obscurités parce que certains des traités antérieurs n'ont pas été conclus suivant le principe que nous posons ici et certaines clauses pourront y être opposées. Le maintien de l'énumération serait, à mon avis, le meilleur moyen d'éviter les conflits. Je ne suis pas prophète, mais je persiste à croire que si notre thèse n'est pas adoptée, il y aura toujours à craindre des différends.

Je tenais à bien exposer la situation pour qu'il n'y ait pas de malentendu.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais), rapporteur. — Permettez-moi de vous dire tout de suite que lorsque j'exprimais mon regret de l'attitude du Délégué japonais, c'était pour m'excuser d'avoir donné à la Conférence l'impression que la Sous-Commission était unanime et non pas pour donner mon opinion sur les vues exprimées par le Délégué japonais, qui est entièrement libre d'être en désaccord avec la conclusion à laquelle a abouti la Sous-Commission. En ce

qui concerne les remarques de M. Matsuda, sa relation de ce qui est arrivé à la Sous-Commission est parfaitement exacte, sauf cependant en ce qui concerne un petit détail qui n'a pas été assez souligné peut-être, c'est-à-dire que, avant que le petit Comité de rédaction se fût réuni et eût commencé sa tâche, la Sous-Commission en entier avait décidé que les principes qui seraient à la base du projet ne seraient pas ceux soutenus par la Délégation japonaise, et je puis dire jusqu'à un certain point, par la Délégation britannique, car je ne veux pas dissimuler à la Conférence que la Délégation britannique a dû faire bien des concessions pour arriver à ce compromis.

La question de principe était donc réglée avant que le petit Comité de rédaction eût commencé sa tâche, et la seule chose que nous avons à faire cet après-midi était de voir si ce petit Comité avait heureusement inséré dans son projet des principes sur lesquels nous étions déjà tombés d'accord. Je tiens à ce que ceci soit très clair.

Si mes collègues sont du même avis, je crois qu'il serait possible de donner une certaine satisfaction au Délégué japonais, en ce qui concerne sa demande très raisonnable qu'il y ait une liste de ces conventions actuellement existantes. Je ne crois pas qu'il soit possible d'inclure cette liste dans notre Convention, mais bien que je n'aie pas encore consulté mes collègues, je ne vois pas d'objection à stipuler que les États contractants s'engageraient à remettre au Secrétaire général de la Société, le plus tôt possible, une liste des conventions auxquelles ils sont intéressés. Le Secrétaire général établirait une liste complète et la ferait parvenir aux États Contractants. Une procédure de ce genre tiendrait compte du point de vue de la Délégation japonaise.

M. SERRUYS (France). — Une proposition vient de nous être faite sur laquelle je désire donner mon sentiment avec beaucoup de netteté. Le système antérieurement prévu comportait l'abrogation des conventions et une liste des conventions maintenues. Le système qui a prévalu, c'est le maintien des conventions et l'engagement de les adapter. On nous présente un tiers système : maintien des conventions et liste des conventions qui intéressent certains États communiquée au Secrétariat.

Sur deux points cette proposition ne me paraît pas acceptable. Le premier est le suivant : si un État veut faire une communication de conventions, il faut qu'il s'agisse des conventions que lui-même veut maintenir, ceci pour notre information, et je n'y vois aucun inconvénient. Que le Secrétariat général soit averti, par tout État représenté, des conventions que celui-ci désire maintenir, je l'admets parfaitement si c'est pour information et si cela ne comporte aucun engagement, et à condition qu'il s'agisse des conventions passées par cet État lui-même et non pas des conventions qui l'intéressent et passées par d'autres États.

Il y a une nuance. L'État donne une liste des conventions qu'il a passées et non pas la liste des conventions passées par d'autres États et qui l'intéressent.

L'autre nuance, qu'il faut bien marquer, c'est que, s'il peut être intéressant de savoir quelles sont les conventions maintenues par un État, il faut que cette communication soit faite pour information et qu'elle ne soit pas considérée comme étant à aucun degré la condition du maintien de ces conventions. Cela ne peut être qu'un élément d'information, la notification d'une décision prise, mais cela ne doit pas impliquer autre chose. C'est sous cette réserve que je puis accueillir l'idée émise par Sir Hubert.

LE PRÉSIDENT. — Monsieur le Rapporteur est-il d'accord avec la proposition faite par M. Serruys ?

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais), rapporteur. — Oui, en ce qui concerne la correction du français. Par « conventions auxquelles ils sont intéressés », j'ai voulu dire conventions auxquelles ils sont parties. Je suis d'accord avec M. Serruys sur ce point. Je suis également d'accord avec lui pour dire qu'on ne ferait parvenir la liste des conventions existantes que pour information aux États Contractants. Je ne trouve pas qu'il devrait y avoir une liste des conventions que les États Contractants désirent maintenir, mais qu'il y ait simplement une indication de fait. Est-ce que cette interprétation rencontre les vues du Délégué japonais ?

M. SERRUYS (France). — Je suis tout à fait d'accord avec vous.

LE PRÉSIDENT. — La proposition de M. le Rapporteur donne-t-elle satisfaction à M. Matsuda?

M. MATSUDA (Japon). — Si j'ai bien compris les paroles de notre honorable collègue de la Délégation britannique, il désire que les États qui veulent maintenir des accords antérieurs aux conventions en informent le Secrétaire général de la Société des Nations.

A mon avis, on peut admettre qu'une telle information soit nécessaire pour maintenir les traités et je pourrais me rallier dans ce cas à la proposition de Sir Hubert Llewellyn Smith. Mais si cette information doit être examinée par le Secrétaire général en vue d'une interprétation et pour savoir si telle convention s'accorde ou ne s'accorde pas avec les stipulations de la présente Convention, je ne suis plus de cet avis.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais), rapporteur. — La proposition de M. Matsuda est tout à fait différente de la mienne, et je crains que nous ne devons conclure que ma suggestion ne le satisfait pas. J'avais cru comprendre qu'il avait dit que l'on éviterait des erreurs si l'on communiquait une liste de traités. Son argument m'avait impressionné, et j'avais en conséquence proposé que l'on fit une liste, non pas des traités que certains États désirent maintenir, mais de ceux qui existent actuellement. Dans ce cas, chaque État aurait pu les examiner à sa guise; mais je n'avais pas supposé qu'ils pussent faire l'objet d'un examen par le Secrétariat de la Société des Nations.

LE PRÉSIDENT. — Je crois que maintenant la Conférence est suffisamment éclairée sur les divergences de vues qui existent à ce sujet. Si personne ne demande la parole, je vous proposerai de passer au vote.

M. SERRUYS (France). — Si je comprends bien, le fait de donner une liste au Secrétariat général serait, dans l'hypothèse de mon collègue britannique, une faculté et non une obligation.

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, nous allons voter sur les textes des articles 10, 11 et 12 réunis dans les articles 10 et 11.

Ces articles sont adoptés par 27 voix contre 2.

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, si vous êtes d'accord avec la proposition faite par M. le Rapporteur, d'en référer, pour le préambule avec les autres amendements, au Comité de Rédaction, je crois que ce sera la solution la plus simple. Il me semble que nous arriverions ainsi à une conclusion au sujet du préambule.

Il en est ainsi décidé.

Le Dr Simon PLANAS SUAREZ (Venezuela). — J'ai l'honneur d'exposer d'une façon générale la situation du régime légal et conventionnel de mon pays au moment où nous discutons le projet de Convention sur le Transit et notamment au moment où l'article 10 vient d'être voté.

La tradition libérale, l'esprit hospitalier et équitable du peuple vénézuélien se sont toujours traduits fidèlement par les principes qui ont inspiré sa législation et par la façon dont l'application de ces mêmes principes a été pratiquement réglée.

Le Venezuela n'étant pas une Puissance militaire, c'est aux sentiments de justice, de liberté, de loyauté et de confiance dans le respect mutuel des souverainetés qu'il a confié son avenir.

Mon pays a une étendue territoriale énorme et une excellente position géographique, auxquelles se joignent les vastes richesses d'un sol fertile. Ainsi, les hommes d'État vénézuéliens n'ont jamais eu d'autre préoccupation que l'agrandissement de leur patrie par l'activité du travail. Leur esprit large est délivré de toute espèce de préjugés ou d'antagonismes, parce qu'ils n'ont pas hérité de ces antagonismes ou de ces

préjugés, spirituels ou matériels, soit par esprit de race, soit du fait des religions ou de toute autre circonstance. Dans les immenses territoires compris dans nos frontières tiennent les plus larges et les plus légitimes aspirations d'une société qui tend vers une grande civilisation et vers le progrès le plus étendu, seules et légitimes tendances d'une jeune nationalité.

Nous avons combattu et nous combattons toujours avec énergie et sans défaillance pour nous maintenir dignement dans la communauté internationale des nations civilisées et pour y défendre la place que nous y avons conquise, tout en leur offrant la coopération qui nous est permise par les conditions spéciales de notre pays.

C'est ainsi que jamais le Venezuela n'a manqué à l'appel, quand il s'est agi de sa participation à toutes les œuvres de progrès qui ont caractérisé les sociétés modernes, de même qu'il a prêté son adhésion à toute forme de progrès juridique ou à toute initiative dans le but de réaliser une vie internationale plus intense, plus étroite et plus féconde. Et cela parce que nous avons toujours pensé qu'on ne peut pas concevoir la grandeur d'un peuple sans la lier à la marche progressive générale du monde entier, mais tout cela dans les limites qui sont fixées par les relations que le droit établit entre les sociétés organisées. Ce n'est que de cette façon que peuvent s'élargir et prospérer tous les intérêts légitimes et s'établir sur des bases solides d'une plus grande utilité la coopération naturelle et raisonnable du travail humain et du commerce moral des nations.

On ne peut et on ne doit pas contrarier les lois naturelles d'expansion des peuples, parce que les situations créées artificiellement sont toujours aléatoires et ne permettent pas de résultats favorables de l'effort humain, soit qu'il résulte du travail isolé d'un seul, ou de l'effort combiné de l'ensemble. Et cela est encore plus vrai quand il s'agit des relations commerciales ou économiques qui ont toujours besoin de mesures spéciales, d'accord, dans chaque cas, avec les conditions de chaque pays, et, on peut dire, de chaque continent, ses besoins de consommation, la nature de sa production, qui sont les bases nécessaires de tous échanges commerciaux. Il faut considérer aussi les facilités qu'il peut avoir pour élargir le développement et la stabilité de sa richesse nationale.

Cette question est indubitablement aussi complexe que délicate parce qu'elle ne se présente pas partout sous les mêmes aspects, étant données les influences diverses qui peuvent agir sur elle, telles que la situation géographique, les moyens de communication, la distance entre les centres les plus peuplés, la nature particulière, les usages et les besoins des peuples, de même que tant d'autres circonstances agissant d'une façon plus ou moins directe sur un sujet qui peut influencer d'une manière aussi décisive sur l'existence d'un État.

Ce sont les grands intérêts nationaux et même continentaux, les nécessités du progrès mondial et celles qui sont imposées par le développement chaque jour plus grand de notre commerce international qui ont inspiré notre législation, dans une largesse d'esprit de liberté et d'altruisme, lequel nous a donné les plus louables résultats. L'œuvre ainsi réalisée de consolidation des énergies, des affections et des intérêts communs, si utile au but poursuivi, d'élargir et d'encourager les relations économiques avec les nations amies, a fait que mon pays peut aujourd'hui montrer un commerce prospère et une agriculture florissante, joints à une économie nationale solide, qui suscite de nombreuses énergies et attire de gros capitaux étrangers auxquels le Venezuela donne un accueil fraternel et libéral et des garanties parfaites.

Nos tarifs d'importation sont les mêmes pour tous les pays, qu'ils aient ou qu'ils n'aient pas conclu avec nous des traités de commerce, et l'exportation est libre de tout impôt. Les lois vénézuéliennes ne s'inspirent jamais de principes d'égoïsme ou de règles d'exclusion.

Dans mon pays, les étrangers ont les mêmes droits civils que nos nationaux et tous les drapeaux jouissent dans nos ports du même traitement; notre législation douanière ne recherche pas l'origine des marchandises qu'elle a à examiner et ses mesures fiscales ne vont pas plus loin que ce qu'exigent les besoins vitaux du pays, mesures fiscales que tout Gouvernement est forcé de prendre de droit, tant qu'il s'agit d'assurer l'ordre public, de maintenir la tranquillité sociale et de prévenir la contrebande.

Nous n'avons d'autre commerce de transit que celui qui se fait avec la Colombie par les ports de Maracaïbo et Ciudad Bolivar. Il est soumis au même régime, aux

mêmes formalités, aux mêmes procédés que les marchandises dont le Venezuela a besoin pour sa consommation, les droits de douane exceptés. Il est bien entendu que des mesures ont été indispensables et qu'on les a introduites dans nos lois et dans nos règlements spéciaux pour prévenir les fraudes, c'est-à-dire pour éviter que les marchandises en transit ne restent pas dans le pays ou y retournent.

Nos eaux intérieures, fluviales ou maritimes, sont ouvertes à la navigation internationale, par l'Orinoco jusqu'à Ciudad Bolivar, et par le lac de Maracaïbo jusqu'au port du même nom. Au delà de ces limites, elle est réservée exclusivement au pavillon national (de même que le cabotage) pour des raisons puissantes et faciles à comprendre.

En effet, il s'agit là de voies d'eau traversant de vastes étendues très peu peuplées et même parfois sans aucune population, où le commerce n'existe presque pas; et aussi de régions où la nature a rendu la navigation presque impossible, sans qu'on exécute de très grands travaux, hors de proportion avec les résultats qu'on pourrait atteindre pendant de longues années encore. En un mot, les besoins commerciaux du pays nous portent à les commencer maintenant.

D'ailleurs, les services spéciaux et très variés exigés par la navigation internationale, tels que ceux de surveillance, de sécurité publique, ainsi que les mesures fiscales, etc..., nous apporteraient des charges d'autant plus onéreuses qu'elles ne seraient pas nécessaires. Pour ces raisons, nous ne pourrions pas les accepter. Des services de cette nature, les travaux indispensables pour assurer la navigation, ne peuvent être réalisés que lorsque les nécessités du trafic commercial l'exigent, et aussi naturellement quand on peut s'attendre à ce que ce même trafic puisse compenser au moins en partie les dépenses qu'il entraînera.

Cependant, comme les relations de voisinage forment des liens très spéciaux entre les peuples qui ont des frontières communes, et comme le Venezuela a toujours considéré qu'il était de son devoir de resserrer les liens de l'étroite et intime amitié qui l'attachent aux républiques sœurs du Continent américain, avec lesquelles nous avons des relations de toute espèce, il a signé, dès 1859, une convention de commerce et de navigation fluviale avec le Brésil; et il a pris l'initiative d'entreprendre des négociations avec la République de Colombie, pour arriver à un traité régissant la navigation sur les fleuves communs, le commerce et le transit entre les deux États, négociations basées sur des principes d'équité et sur la mise en valeur d'avantages mutuels.

C'est sur ces mêmes bases que le Venezuela a signé et maintient en vigueur les traités de commerce et de navigation avec divers pays.

Le Venezuela, comme je l'ai déjà expliqué, s'est toujours inspiré dans ses relations économiques avec tous les pays, traditionnellement du même esprit qui, plus tard, s'est traduit par le paragraphe (e) de l'article 23 du Pacte de la Société des Nations, lequel établit que les associés *prendront les dispositions nécessaires pour assurer la garantie et le maintien de la liberté des Communications et du Transit, ainsi qu'un équitable traitement du commerce de tous les Membres de la Société.*

Nous ne faisons pas, en effet, de distinction. Chez nous, les étrangers ont les mêmes droits que les nationaux.

L'article 23 lui-même déclare que le principe de liberté dans le régime des communications et du transit et d'un traitement équitable du commerce sera établi *sous la réserve, et en conformité des dispositions des conventions internationales actuellement existantes ou qui seront ultérieurement conclues.*

L'interprétation exacte de cette base du Pacte paraît être celle de laisser aux Membres de la Société le soin de régler, par des conventions *inter se* et par des mesures de législation d'ordre intérieur le régime du commerce en général et celui des services de communication, transports, transit, etc... Et c'est exactement en ayant égard à des principes de liberté et d'équité, que les États auront à traiter entre eux tout en consultant leurs avantages mutuels et leurs besoins réciproques.

Pour terminer, il me sera permis de dire encore une fois que le Venezuela a promulgué des diplômes législatifs qui ouvrent ses fleuves et ses voies d'eaux intérieures à tous les pavillons sans distinction, et ceux-ci peuvent y avancer jusqu'où elles sont accessibles à la navigation, et pour cela, il a consulté non seulement les possibilités de la navigation elle-même, mais aussi celles du trafic commercial, soit étranger, soit vénézuélien, les conditions spéciales de son économie nationale et celles que la nature a créées pour ses voies fluviales.

Et dans l'intérêt du développement des échanges commerciaux, le Venezuela est en train d'étudier l'établissement et la construction d'un port libre déjà en voie d'exécution, pour offrir de plus larges facilités à la navigation internationale.

Le Venezuela maintient en vigueur des traités de commerce et de navigation et a le plus grand désir de conclure tous ceux qui lui seront possibles. Je puis assurer que dans ce but, mon pays maintiendra les principes de liberté et d'équité traditionnels dans sa politique extérieure. Ces arrangements *inter partes* devront répondre aux intérêts mutuels et aux nécessités réciproques des parties intéressées, tout en tenant compte du maintien absolu du droit de souveraineté, de juridiction et de l'autonomie administrative de la République.

Le Pacte que nous avons signé reconnaît largement ces principes et nettement la validité et le maintien des conventions internationales qui sont actuellement existantes ou qui seront conclues dans l'avenir. L'article 23 du Pacte établit bien clairement le principe d'un régime conventionnel, basé sur des traités *inter se*, conclus entre les États Membres de la Société des Nations.

ARTICLE 5 — QUESTION DU REMORQUAGE ET DISCUSSION DE LA PROPOSITION ROUMAINE

M. WINIARSKI (Pologne). — Les représentants des Délégations des Pays-Bas, de la Roumanie, du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et de la Pologne, se sont réunis en petit comité pour régler deux questions différentes.

Tout d'abord, le nouveau texte adopté par la Sous-Commission pour l'étude de l'amendement polonais sur le remorquage (1), déclare notamment que l'organisation des services de traction monopolisés *devra être telle qu'elle n'apporte pas d'entrave au libre transit des navires et bateaux*.

L'honorable Délégué des Pays-Bas a demandé, puisque l'on parlait de la liberté du transit, qu'on fit également mention des conditions d'égalité de ce transit.

Sur la proposition du général Mance, à qui nous sommes très reconnaissants de son intervention, on a réglé ce point en biffant le mot *libre*. De cette façon il n'est parlé ni de liberté ni d'égalité. Nous sommes d'ailleurs d'accord qu'en nous abstenant de parler de l'une et de l'autre, et en parlant simplement du transit, nous avons toujours dans l'idée les conditions générales de liberté et d'égalité qui inspirent tous les articles de la Convention. Je donne donc une nouvelle lecture du deuxième alinéa tel que nous le proposons :

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.

La question de savoir si et dans quelles conditions de tels services peuvent être établis reste en dehors de la présente Convention.

En ce qui concerne le deuxième point, c'est-à-dire la proposition de la Délégation roumaine (2), nous étions tous d'accord pour ne pas demander l'insertion d'un nouvel alinéa à l'article 13, mais à la majorité, nous avons décidé de vous proposer d'ajouter encore un alinéa à l'article 5. Cet alinéa serait conçu comme suit :

Il est bien entendu que tous les transports qui représentent un intérêt vital pour un pays, aussi bien les transports intérieurs que ceux d'importation et d'exportation, peuvent avoir temporairement la priorité sur le transit.

Il nous semble que cette phrase serait plus à sa place dans l'article 5.

LE PRÉSIDENT. — Il y a, je crois, une divergence d'opinions à ce sujet. Verriez-vous un inconvénient à insérer votre proposition à la fin de l'article 2?

(1) Voir page 128.

(2) Voir page 128.

M. WINIARSKI (Pologne). — Je ne pense pas, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT. — Voulez-vous laisser au Comité de rédaction le soin de rechercher la place où ce texte devra être inséré?

M. WINIARSKI (Pologne). — Oui, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT. — Quelqu'un demande-t-il la parole sur cette question?

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais), rapporteur. — Allons-nous traiter la question du remorquage, sur laquelle, je crois, nous sommes tous d'accord, indépendamment de cette question-ci?

LE PRÉSIDENT. — Parfaitement. S'il n'y a pas d'opposition, nous allons procéder au vote sur l'amendement relatif au remorquage.

Je mets aux voix l'amendement dont il vous a été donné lecture.

L'amendement est adopté par 24 voix contre zéro.

LE PRÉSIDENT. — L'amendement est adopté à l'unanimité.

Nous avons maintenant à voter le texte suivant (1) :

Il est bien entendu que tous les transports qui représentent un intérêt vital pour un pays, aussi bien les transports intérieurs que ceux d'importation et d'exportation, peuvent avoir temporairement la priorité sur le transit.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais), rapporteur. — Je désire poser une question à M. le Délégué polonais. Dans la formule qu'il nous a lue ce matin et qui avait été acceptée presque à l'unanimité, il y avait quelques mots que je ne trouve pas dans le texte qui vient d'être lu, et je voudrais savoir s'il s'oppose à ce qu'on les y insère à nouveau. Je fais allusion aux mots : *transit de moindre importance*. S'ils étaient insérés, nous pourrions peut-être obtenir l'unanimité que nous souhaitons tous.

M. CARACOSTEA (Roumanie). — Nous acceptons la suggestion de Sir Hubert Llewellyn Smith.

M. VALLOTTON (Suisse). — La Délégation suisse regretterait profondément l'insertion de ce texte dans notre Convention. Elle la considère comme parfaitement inutile, étant donné tout l'esprit de la Convention et notamment l'affirmation liminaire de celle-ci d'une conciliation nécessaire entre les intérêts du pays traversé et ceux du transit.

C'est dans une formule de conciliation que nous devrions trouver la solution aux questions posées par nos collègues, et non pas dans une formule telle que celle-ci, qui ne nous paraît nullement tenir compte de ce fait que tout État qui considère l'ensemble de ses besoins doit comprendre qu'il peut se trouver, lui aussi, un jour, dans la position d'un État qui a besoin du transit. C'est sur ce terrain-là que nous devrions tous chercher une solution plus acceptable que celle qu'on nous présente. Alors que nous avons déjà eu l'occasion d'exprimer à nos collègues serbes et roumains, qui étaient déjà à Paris, tous les motifs pour lesquels les propositions qu'ils avaient déjà formulées dans ce sens, étaient trop unilatérales, tenaient trop peu compte des besoins de l'ensemble des nations et même de ceux de leur propre pays, il est regrettable que nous soyons de nouveau obligés d'exprimer les raisons qui nous rendent impossible d'accepter l'amendement qui nous est présenté.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Je regrette infiniment, à mon tour, de ne pouvoir accepter la formule qui vient d'être proposée et je me rallie entièrement à la manière de voir de M. le Délégué suisse. Je crois que c'est le point de vue de tous

(1) Voir page 132.

les États enclavés. Je trouve en effet la formule qui vient de nous être présentée infiniment dangereuse et j'estime qu'elle met en danger la mise en application de notre Convention. Tous les intérêts nationaux sont parfaitement sauvegardés par la phrase introduite dans la Convention sur la proposition de l'honorable Délégué français et qui vise les intérêts vitaux. C'est là une garantie suffisante car il faut limiter les restrictions à l'application de la Convention aux seuls événements graves qui mettent en danger les intérêts vitaux.

Mais faire une distinction entre les transports plus importants ou moins importants, cela me paraît tout à fait vague, et mettre cette discrimination entièrement entre les mains des États transitaires est absolument dangereux et, je regrette infiniment de le dire, complètement inacceptable. Je crois sincèrement que chaque État trouvera, dans la pratique, en appliquant les principes de la Convention, la mesure dans laquelle il pourra et devra satisfaire à la fois aux besoins de son propre pays et aux besoins du trafic.

M. CARACOSTEA (Roumanie). — Je reprends les mots que M. Serruys a dits tout à l'heure : nous faisons tout notre possible pour rendre la Convention viable.

Pour la rendre viable, il faut que vous fassiez les petites concessions qui vous sont demandées. Dans des pays agricoles, en Roumanie par exemple, au mois de novembre, quand les paysans, les agriculteurs attendent des wagons pour transporter leurs marchandises aux portes du Danube, parce que le Danube gèle en hiver, s'ils voient passer dans les gares des trains servant au transit, il y aura des révoltes et les transports de transit eux-mêmes seront forcément arrêtés.

Si vous voulez que la Convention soit viable, vous devez admettre qu'à certaines époques, certains pays auront la liberté de donner la priorité à leurs transports nationaux.

M. PIERRARD (Belgique). — La Délégation belge ne peut pas prendre une attitude différente de celle qu'elle a prise ce matin.

Je comprends les raisons exposées par notre collègue de Roumanie, mais j'estime qu'introduire une pareille disposition dans la Convention, c'est aller à l'encontre des principes mêmes de la Convention.

Je propose donc que le texte soit inséré au procès-verbal; s'il était introduit dans la Convention, je ne la voterais pas.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Je regrette d'être en opposition avec un certain nombre de Délégués, notamment avec les Délégués belge et tchéco-slovaque. Je constate cependant avec satisfaction que l'honorable Délégué britannique a bien voulu, par esprit de conciliation, admettre notre proposition.

Nous ne croyons pas que notre proposition porte atteinte à la liberté du transit. Nous n'avons pas l'intention d'apporter une restriction, nous voulons simplement faire reconnaître un droit légitime pour certains pays dans des cas exceptionnellement graves.

Je vous prie de remarquer que les Délégués qui ont pris la parole dans cette discussion représentent deux catégories de pays : les uns produisent des articles qui ne subissent pas de dépréciation et dont l'exportation peut se faire plus régulièrement, c'est-à-dire des produits pouvant être expédiés à toutes les époques; les autres, dont nous sommes, transportent des produits qui, s'ils ne sont pas expédiés au moment propice, subissent des dépréciations et parfois même sont perdus. De plus, si les populations qui en ont besoin, ne peuvent les recevoir à temps, elles en souffriront.

L'objection faite en ce qui concerne les pays enclavés ne s'applique pas ici. Il s'agit de savoir, non pas si le pays est enclavé, mais ce qu'il produit, si les articles qu'il produit sont sujets à se déprécier ou non. Nous serions les premiers à accorder des facilités aux pays enclavés parce que nous avons souffert très longtemps de cette situation; nous n'apporterons pas d'entrave de cette sorte.

Le Délégué tchéco-slovaque a dit que la proposition française couvre ces cas; pour les raisons que j'ai exposées ce matin, elle ne les couvre pas, parce que ce sont des cas exceptionnels; la proposition française vise d'autres intérêts que ceux soulignés par la Délégation roumaine et la nôtre.

Il est facile de dire qu'il ne faut pas faire de distinction entre le transit et les transports intérieurs d'exportation et d'importation; mais peut-on demander à un pays d'offrir à tous les autres ce dont lui, le premier, a besoin? A cette raison, s'ajoutent celles que j'ai énumérées ce matin : le caractère même des produits, les difficultés pendant la saison des neiges et des glaces, qui peuvent empêcher les transports.

Il y a encore une autre raison. En Roumanie comme chez nous les moyens de transport appartiennent à l'État. Comment peut-on admettre que l'État disposant de moyens de transport qui ont été faits par lui pour les besoins de ses concitoyens, admette tous les transports des autres États sur un pied d'égalité avec les siens? Un Gouvernement qui adopterait cette solution ne serait pas approuvé par la population qui en souffrirait. Notre proposition est juste et elle n'a rien de dangereux.

On nous demande pourquoi nous ne nous contentons pas de la voir insérée dans le procès-verbal. Du moment qu'on admet un principe et qu'on en autorise l'application, il ne faut pas craindre de le placer dans la Convention elle-même. C'est pourquoi je prie la Conférence de vouloir bien accepter notre point de vue et adopter la formule à laquelle s'est rallié le Délégué britannique lui-même.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais), rapporteur. — Je ne me rappelle pas avoir jamais soutenu que ce texte serait inséré dans le corps de la Convention; nous n'avons fait que discuter la forme qu'il devait prendre.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Messieurs, la chose dont il s'agit est tellement sérieuse que je ne peux pas limiter d'avance mes déclarations. Le Délégué du Royaume serbe-croate-slovène a parlé des cas de disette en première ligne. Or, je constate que le cas de disette est un événement grave prévu déjà dans notre formule. M. le Délégué roumain et M. le Délégué yougo-slave ont cité les périodes dans lesquelles certaines administrations de chemins de fer ont trop à faire pour leurs propres transports. C'est le cas qui se présente dans tous les États à des époques différentes. Ainsi, nous avons chez nous ce que l'on appelle la campagne de betteraves qui, pour nous, est une question vitale. Il s'agit de transporter les betteraves aux sucreries et cela dure à peu près deux mois ou deux mois et demi. Chez nous la campagne de betteraves commence à telle époque; dans un autre État, elle commence un peu plus tard et dans un troisième État un peu plus tard encore. Si nous acceptons la formule qui nous a été proposée, cela voudrait dire que, pendant deux mois et demi, il serait permis de priver les Hongrois, les Autrichiens, les Polonais de la liberté du transit et de supprimer le transit à travers notre pays. L'Allemagne pourrait invoquer la même situation à peu près un mois plus tard et d'autres États un mois plus tard. Il en résulterait que la liberté du transit serait complètement supprimée. Ce serait rendre nos Conventions inapplicables et je dois par conséquent m'opposer formellement à l'insertion de cette clause dans le texte. La seule chose que je pourrais accepter serait de constater dans le procès-verbal ce qui est dit du reste dans le *Livre Vert*, que la Convention ne signifie pas que les transports en transit auront la priorité sur les transports intérieurs et d'ajouter qu'il est entendu que chaque État, en se conformant aux principes de la Convention, aura la pleine liberté de diriger son trafic à son gré. C'est la seule formule que je pourrais accepter pour le procès-verbal.

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, je vais vous proposer tout d'abord de bien vouloir insérer au protocole de clôture...

M. CARACOSTEA (Roumanie). — Pour vous prouver notre bonne volonté d'arriver à un résultat, si on propose l'insertion au protocole de clôture, nous acceptons.

LE PRÉSIDENT. — Je vous proposerai donc d'insérer le texte suivant :

Rien dans la Convention n'oblige un État à donner aux transports en transit une priorité générale sur les transports intérieurs et d'exportation ou d'importation. Tout État est libre, sous réserve de se conformer aux dispositions de la Convention, d'organiser comme il l'entend ses transports.

La Roumanie accepte-t-elle cette proposition?

M. CARACOSTEA (Roumanie). — J'admets la rédaction telle que je l'ai proposée, mais je ne sais pas si elle a été modifiée.

M. WINIARSKI (Pologne). — Je trouve que dans la proposition qui vient d'être lue, il y a une nuance qui fait qu'elle n'est pas tout à fait d'accord avec la proposition que j'ai faite ce matin et qui a été approuvée par la Délégation britannique. Voici le texte que je proposerai pour être inséré dans le protocole de clôture :

Rien dans la Convention sur la Liberté de Transit ne s'oppose à ce que les transports qui représentent un intérêt vital pour un pays, aussi bien les transports intérieurs que ceux d'importation et d'exportation, aient la priorité sur le transit de moindre importance économique.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Parfaitement, c'est cela.

M. CARACOSTEA (Roumanie). — Il faut ajouter *temporairement*.

LE PRÉSIDENT. — La Délégation britannique adopte-t-elle cette rédaction ?

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Si je saisis bien la formule exacte qui est proposée maintenant, je n'y vois pas d'objection, à condition qu'elle soit insérée au protocole de clôture et non pas dans la Convention.

LE PRÉSIDENT. — Je vais donc vous proposer d'insérer, au protocole de clôture, le texte lu par M. Winiarski.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Je vous remercie.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Je demande que les réserves expresses que j'ai faites figurent au procès-verbal.

LE PRÉSIDENT. — Bien entendu, vos réserves seront insérées au procès-verbal. Je mets aux voix la proposition d'insérer au protocole de clôture la motion lue par M. Winiarski.

Elle est adoptée par 20 voix contre 1.

LE PRÉSIDENT. — Je propose à la Conférence de renvoyer la question de la juridiction — article 15 — à la Commission constituée pour l'étude des articles 3, 4 et 5 du Règlement d'organisation.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 20^h 20.

X^e SÉANCE DE LA COMMISSION PLÉNIÈRE

(Mardi 22 mars 1921, 17 heures.)

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION DE L'ARTICLE 8 — DISCUSSION DE L'ARTICLE 13

La séance est ouverte sous la Présidence de M. le Jonkheer Loudon, Vice-Président de la Conférence.

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION DE L'ARTICLE 8

M. BROCKMANN (Espagne), rapporteur. — Messieurs, la Sous-Commission nommée pour étudier l'article 8 a adopté les dispositions dont je vous donne lecture :

La présente Convention ne règle pas les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre. Sous cette réserve, la présente Convention subsistera en temps de guerre dans la mesure compatible avec ces droits et ces devoirs.

A l'unanimité, la Sous-Commission prie la Conférence d'adopter le vœu :

Que la Société des Nations invite le plus tôt possible ses Membres à se réunir en vue de l'élaboration de nouvelles conventions destinées à régler les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre.

M. THESLEFF (Finlande). — Monsieur le Président, Messieurs, le résultat des travaux de la Sous-Commission est un compromis et, à mon avis, il est bon. Toutefois, je ne pourrais pas adhérer à la rédaction de la Sous-Commission et y donner ma voix si je n'espérais pas que la Conférence fera siens les vœux émis par ladite Sous-Commission. En adoptant la rédaction de la Sous-Commission, je suis convaincu que la Conférence adoptera les vues de cette Sous-Commission et j'espère que, comme celle-ci, elle le fera à l'unanimité.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Ne serait-il pas possible de séparer l'amendement de la Sous-Commission du vœu proposé? Je crois qu'on pourrait se mettre d'accord sur les termes de cet amendement. Mais en ce qui concerne le vœu que malheureusement je n'ai pas eu encore le temps d'étudier, je crois qu'il se produira de grandes difficultés, et s'il était possible d'en remettre la discussion, j'en serais très reconnaissant.

LE PRÉSIDENT. — M. le Rapporteur pourrait nous dire ce qu'il en pense.

M. BROCKMANN (Espagne), rapporteur. — Je crois qu'il serait préférable de conserver les deux choses réunies : l'amendement et la résolution. On peut simplifier la dernière partie du texte adopté par la Sous-Commission et dire — au lieu de *les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre* — : *le droit des communications et du transit en temps de guerre*. On pourrait aussi en faire figurer la deuxième partie dans le protocole de clôture. Le texte serait donc le suivant :

A l'unanimité, la Sous-Commission prie la Conférence d'adopter le vœu : que la Société des Nations invite le plus tôt possible ses Membres à se réunir en vue de l'élaboration de nouvelles conventions destinées à régler le droit des communications et du transit en temps de guerre.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je me suis demandé, lorsque j'ai vu le texte du vœu qui a été distribué hier, si les membres de la Sous-Commission qui l'ont rédigé savaient que l'un des derniers actes de l'Assemblée à Genève a été de rejeter une proposition très semblable qui lui avait été faite par le Comité de Juristes qui s'est réuni à La Haye, et qui a préparé le premier projet de statuts pour la Cour permanente de Justice internationale.

Les éminents juristes qui ont élaboré ce projet de Cour permanente y ont ajouté une recommandation presque identique au vœu qui a été distribué hier. Cette recommandation invitait la Société des Nations à réunir une ou plusieurs Conférences pour arriver si possible à une codification des règles du droit international. Cette proposition était inspirée par le sentiment que le travail de la Cour permanente de Justice serait entravé, à moins qu'il n'existe des Conventions — que je pourrais appeler Conventions créant la loi — qui imposeraient les règles que la Cour aurait à appliquer. Il était très naturel que les juristes qui préparaient le projet de la Cour permanente fissent cette recommandation, mais quand elle fut examinée à l'Assemblée de Genève, les Délégués des Puissances qui y étaient représentées ne l'estimèrent pas sage et ne l'adoptèrent pas. Quand j'ai vu hier le vœu, j'ai trouvé qu'il paraissait étrange que la Conférence de Barcelone adoptât un vœu rédigé en des termes presque identiques à ceux d'une recommandation que l'Assemblée avait rejetée peu de mois auparavant, et il s'est trouvé que j'avais raison de supposer que les membres de la Sous-Commission qui l'ont préparé ne savaient pas ce qui s'était passé à Genève.

L'objection que je fais à ce vœu est différente de celle qu'y fait le chef de ma Délégation, qui, lui, ne considère la question qu'en se plaçant au point de vue des instructions de son Gouvernement, et la proposition que j'ai faite aux membres de la Sous-Commission tendant à modifier les termes de ce vœu et à le limiter à la simple suggestion de réunir des Conférences pour déterminer, par le moyen d'une convention, les dispositions qui régleront les communications et le transit en temps de guerre, n'avait pour but que de présenter le vœu de la Conférence d'une manière telle qu'il ne paraissait pas contraire à la décision de l'Assemblée à Genève. Cette proposition a été faite sans que j'en aie examiné les avantages éventuels.

Je ne me suis pas demandé si le pays dont je suis ressortissant y serait opposé ou non, et j'espère, en conséquence, qu'on me permettra de donner cette petite explication personnelle, afin que je ne paraisse pas avoir agi contrairement aux instructions du chef de ma Délégation. Mon seul but, quand j'ai demandé hier aux membres de la Sous-Commission de changer de texte, était de tâcher de supprimer toute opposition entre les décisions de cette Conférence et celles de l'Assemblée à Genève.

Si je puis me mettre pour le moment à un point de vue un peu différent, puis-je faire remarquer que le motif qui a dicté la décision de l'Assemblée à Genève était que, à l'époque actuelle et sitôt après la fin de la grande guerre qui a dévasté l'Europe, il ne semblait pas opportun de demander aux Puissances de se réunir et de discuter les droits et les devoirs des belligérants. On a estimé à Genève — et je crois qu'il serait sage de voir encore une fois la question de cette manière — qu'il vaudrait mieux laisser les problèmes de ce genre de côté pendant encore quelque temps, dans l'espoir d'arriver plus aisément à un accord lorsque les sentiments nés de cette dernière guerre auront pu s'apaiser.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Il faudrait ajouter aux paroles de M. le Rapporteur que la formule présentée par la Sous-Commission est un compromis auquel on est arrivé après de longues discussions, c'est un pont entre deux façons de voir tout à fait opposées. Je vous avoue franchement qu'en sortant de la Commission — les événements de la Conférence se déroulent avec une rapidité de cinéma, et nous passons d'une Commission à l'autre sans désespérer — j'avais l'impression qu'on n'était pas arrivé encore à la formule définitive, et lorsque hier, pendant que je devais écouter la discussion d'autres articles qui m'intéressaient aussi vivement que celui-ci, on m'a proposé un texte, pas plus que les autres je n'ai eu le temps d'étudier ce texte qui n'était pas encore élaboré à mon départ de la Commission.

Je comprends que pour aboutir vite, on précipite un peu les choses, mais je crois devoir constater qu'à mon avis la Sous-Commission n'est pas encore arrivée au dernier résultat et que ce que nous trouvons ici est plutôt une esquisse qu'un texte définitif.

Toujours est-il que je ne vois pas la possibilité de séparer tout à fait les deux phrases.

La majorité de la Sous-Commission n'a accepté la première phrase qu'à la condition que la seconde y fût ajoutée, et, puisque je constate aujourd'hui qu'il y a de l'opposition contre ce texte, je ne vois pas d'autre solution que de réunir de nouveau la Sous-Commission pour qu'elle étudie encore plus attentivement la question.

LE PRÉSIDENT. — Je demande à M. Lankas s'il n'admettrait pas que l'on insérât simplement ce vœu au procès-verbal.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Je parle en mon nom personnel, car je ne sais si je peux parler au nom de tous mes collègues de la Commission.

M. SIBILLE (France) et M. VALLOTTON (Suisse). — Non, non, parlez en votre nom personnel.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Je ne crois pas que la Délégation tchéco-slovaque soit la première intéressée à cette addition, mais je pense qu'il est impossible de séparer complètement les deux phrases.

LE PRÉSIDENT. — Y a-t-il une proposition quant au vote sur les textes qui nous sont soumis? Demande-t-on que le vote ait lieu sur la première partie seulement, ou sur les deux ensemble, ou sur les deux séparément?

Je vous propose de voter d'abord sur la nouvelle rédaction de l'article 8 et ensuite sur l'addition à cet article.

M. Gaston CARLIN (Suisse). — Je crois devoir m'opposer au vote séparé car ainsi que viennent de le dire les membres de la Sous-Commission, il y a, dans la liaison entre les deux parties de l'article, des concessions réciproques. Si l'on vote séparément et si l'on adopte la première partie sans adopter la seconde, seraient déçus ceux qui de bonne foi ont donné leur assentiment à l'ensemble parce qu'ils considéraient la deuxième partie comme une concession qui leur était faite en échange de celle qu'ils avaient consentie en acceptant la première. Dans ces conditions, le vote séparé ne serait pas équitable puisqu'il ne tiendrait pas suffisamment compte de ce qui s'est passé dans les discussions de la Sous-Commission.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je me demande si je n'ai pas perdu mon droit de parler au nom de la Délégation britannique sur ce sujet, puisque je me suis déjà adressé à vous, par la voix de Sir Cecil Hurst, mais je voudrais dire ceci, Monsieur le Président : si l'on envisage la possibilité de voter séparément ces deux motions, alors la Délégation britannique votera en faveur de la première et contre la seconde. Mais si, ainsi qu'il a été expliqué, la Sous-Commission est arrivée à la combinaison de l'amendement à l'article 8, et d'un vœu séparé, à titre de compromis, je pense que cela signifie que l'amendement à lui seul n'a pu rencontrer une adhésion unanime, et je propose qu'il soit renvoyé à la Sous-Commission pour être reconsidéré, et rendre possible l'acceptation unanime d'un nouveau texte.

M. PIERRARD (Belgique) — Comme on vient de le dire, ce n'est pas sans de grandes difficultés que les membres de la Sous-Commission sont arrivés au texte de l'article qui vous est proposé. Ce texte est un compromis entre des opinions qui semblaient au premier abord inconciliables et je serais profondément attristé si la question était remise en discussion après que l'unanimité a été atteinte sur ce texte. On risquerait de brouiller les choses au lieu de faire de la bonne besogne.

En toute amitié je dirai à nos amis de la Délégation anglaise que je regrette qu'ils n'aient pu assister aux travaux de la Sous-Commission comme j'en avais fait moi-même la proposition à Sir Hubert Llewellyn Smith.

Maintenant, si je comprends bien, c'est seulement le projet de résolution qui soulève des difficultés de la part de Sir Cecil Hurst.

Quoique n'étant pas juriste, j'avais fait remarquer, timidement je l'avoue, à la Commission que peut-être celle-ci n'avait pas qualité, étant donné son caractère technique, pour se prononcer, d'une manière générale, sur la réglementation des droits et des devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre, ce qui est une grave question, et j'avais suggéré de dire : *en tant qu'il s'agit de transit*. Je demanderai donc à nos amis de la Délégation anglaise et particulièrement à Sir Cecil Hurst, s'il aurait satisfaction par le texte suivant :

... à régler les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre, *en matière de transit*.

D'autre part, de même que l'honorable préopinant, je considère comme impossible de séparer le vote du texte du vote de la résolution, car plusieurs membres de la Sous-Commission ont fait de cette dernière une condition expresse de leur adhésion au texte proposé pour l'amendement lui-même.

M. ALVAREZ (Chili). — Un mot seulement pour appuyer le texte soumis à la Conférence par la Sous-Commission. Je ne crois pas nécessaire de rien ajouter à la fin du texte.

Cette matière des droits et des devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre forme un tout indivisible. Il n'est pas possible en conséquence d'en régler une partie et de laisser le reste pour une réglementation ultérieure.

En effet, je dis qu'elle forme un tout indivisible parce que les droits et les devoirs des neutres se réfèrent toujours presque exclusivement au commerce avec les belligérants. En conséquence, si une résolution ou une convention doit être rédigée pour régler cette matière, ce sera en fait pour régler le libre commerce et le libre transit des neutres avec les belligérants et vice versa.

LE PRÉSIDENT. — D'accord avec M. Carlin, je vais consulter l'Assemblée, d'abord sur le vœu qui fait suite à la nouvelle rédaction de l'article 8, ainsi conçu :

La Conférence exprime le vœu que la Société des Nations invite le plus tôt possible ses membres à se réunir, en vue de l'élaboration de nouvelles conventions, destinées à régler les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre.

M. Pierrard a proposé d'y ajouter les mots : *en matière de transit*.

Ne vous semble-t-il pas, Monsieur Pierrard, que cette précision n'est pas utile?

M. PIERRARD (Belgique). — Il me semble qu'ainsi le vœu est plus conforme à l'opinion de la Délégation anglaise. C'est dans un but de conciliation que j'ai fait la proposition.

LE PRÉSIDENT. — Dans ces conditions nous ajoutons au vœu proposé les mots *en matière de transit*.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je crois qu'on a employé une bonne méthode en votant le vœu avant de voter l'article 8 modifié, et si je suis obligé de voter contre ce vœu, je voudrais que la Conférence comprit quelles sont mes raisons. Ce n'est pas que la Délégation britannique s'oppose à ce que la Société des Nations fasse des invitations pour une Conférence de cette nature, c'est parce que je n'ai pas d'instructions, et que le texte de l'article 8 a fait l'objet d'une très minutieuse étude à l'Amirauté britannique et au War Office. Ces deux Départements ont déclaré accepter le texte de l'article 8, tel qu'il est dans le *Li re Vert*, mais je n'ai pas de pouvoirs pour les engager à prendre part à une Conférence qui aurait le large but de reviser les lois de la guerre. Je ne voudrais pas tromper la Conférence et lui faire croire, en votant ce vœu, que le Gouvernement britannique fût prêt à prendre part à une Conférence de ce genre. Je ne sais pas moi-même ce qu'il ferait dans ce cas. C'est pour cela que je voudrais, par mon vote, réserver la liberté du Gouvernement

britannique, en ce qui concerne la réponse qui serait éventuellement faite à une invitation de la Société des Nations à la suite de notre vote. Voici quelles sont toutes mes raisons.

M. ADATCI, Vice-Président. — Je désire simplement éclairer la Conférence sur ce qui s'est passé, en ce qui concerne cette question, à La Haye et à Genève, afin de lui permettre de voter en pleine connaissance de cause.

Vous vous rappelez qu'aux mois de juin et de juillet, une conférence de juristes, désignés par le Conseil de la Société des Nations, s'est réunie à La Haye. Là, des juristes de tous les pays du monde ont élaboré un projet de statut de Cour permanente de Justice internationale. Nous avons travaillé pendant un mois et demi environ sous la présidence du grand Américain, M. Elihu Root. Ce Comité de juristes a émis un vœu semblable à celui qui est actuellement en discussion. Ce vœu a été présenté au Conseil de la Société des Nations. Le Conseil de la Société des Nations, qui s'est réuni à Bruxelles au mois d'octobre, a simplement transmis le vœu à la première Assemblée de Genève. L'Assemblée de Genève a nommé une commission dont Sir Cecil Hurst et moi-même avons fait partie. Nous avons longuement délibéré sur ce vœu; personnellement, j'étais en faveur de la proposition, c'est-à-dire de la convocation, le plus tôt possible, d'une Conférence pour l'avancement du droit international. Ce vœu avait une portée plus large que celui qui nous est actuellement soumis. La Commission, qui était présidée par M. Léon Bourgeois, a adopté notre rapport et l'a transmis à la première Assemblée plénière. L'Assemblée, après délibération, l'a rejeté, estimant qu'il est encore trop tôt pour réunir une Conférence de ce genre. Par conséquent, ce vœu qui a pris naissance à La Haye, qui a été adopté par la Commission, a été rejeté par la première Assemblée de Genève.

Tel est l'état de cette question. Il y a naturellement une distinction à faire entre la question générale de l'amélioration du droit international et celle qui concerne seulement le transit. Si on ajoute, comme le demande M. Pierrard, les mots : *en matière de transit*, le texte sera plus précis, mais le fond restera le même.

La Conférence décidera comme elle l'entendra, elle prendra sa responsabilité entière et librement.

LE PRÉSIDENT. — Je remercie M. Adatci des renseignements très intéressants qu'il vient de donner.

Je mets aux voix le vœu proposé par la Sous-Commission avec l'addition des mots *en matière de transit*, proposée par M. Pierrard.

Le vœu est adopté par 23 voix contre 5.

Je mets ensuite aux voix le texte nouveau de l'article 8, ainsi conçu :

La présente Convention ne règle pas les droits et les devoirs des belligérants et des neutres, en temps de guerre. Sous cette réserve, la présente Convention subsistera en temps de guerre, dans la mesure compatible avec ces droits et ces devoirs.

L'article 8 nouveau est adopté par 30 voix.

LE PRÉSIDENT. — Nous passons à l'article 13. Plusieurs amendements ont été présentés. Nous avons d'abord un amendement proposé par la Délégation roumaine.

Avant de donner la parole au Délégué de la Roumanie, je la donne à M. Freire d'Andrade, qui désire présenter une observation en ce qui concerne la procédure.

M. FREIRE D'ANDRADE (Portugal). — J'ai posé la question de savoir si la Convention du Transit sur les voies ferrées et voies navigables s'appliquerait aux routes. Nous étions alors à l'article 2 et on a répondu que cette question serait discutée avec l'article 10. Cette question est très importante pour nous. Deux amendements avaient été déposés : l'un par la Délégation de l'Italie, qui a été satisfait grâce à l'esprit de conciliation de la Délégation britannique, l'autre par moi. Je crois qu'il est absolument nécessaire que la Conférence se prononce sur cette question qui, je le rappelle, a été renvoyée à l'article 10.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — J'attire l'attention de l'Assemblée sur les amendements qui ont déjà été proposés par la Délégation britannique et que la Commission plénière a renvoyés au Comité de Rédaction, et qui précisaient que cette Convention s'applique au transit par les voies ferrées et par les voies navigables. Vous vous rappellerez que cet amendement, que j'ai fait tout au début (c'était d'ailleurs, je crois, mon premier amendement), a paru n'être qu'une modification de rédaction, et tout le monde est tombé d'accord sur le fait que la Convention s'appliquait seulement au transit par voies ferrées ou par voies d'eau. Son seul but était d'assurer que la Convention s'appliquait également dans le cas où l'on devrait employer la route pour une petite distance entre le chemin de fer et la voie navigable. Cette explication peut peut-être rassurer M. le Délégué du Portugal.

LE PRÉSIDENT. — M. le Délégué du Portugal a-t-il satisfaction par cette réponse ?

M. FREIRE D'ANDRADE (Portugal). — Oui, Monsieur le Président, je n'insiste pas.

M. DUCHÊNE (France). — Je crois qu'avant de passer à l'article 13, il y aurait intérêt à délibérer sur les amendements qui ont été déposés d'une part par la Délégation de l'Inde, d'autre part, par la Délégation du Portugal et la Délégation de France au sujet de certains territoires pour lesquels les dispositions de la Convention rencontreraient dans l'application des difficultés. Je crois que ces amendements se rattachent à l'article 10 ou 11 ou encore 12, et qu'il y aurait lieu de nous en libérer avant de passer à l'article 13.

LE PRÉSIDENT. — Verriez-vous un inconvénient à ce que ces amendements ne soient pas ajoutés comme des articles à la Convention, mais insérés au procès-verbal ?

M. DUCHÊNE (France). — Si tel est le vœu de la Conférence, je ne vois pas d'inconvénient à ce que ces textes soient insérés dans le protocole de clôture.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 13

LE PRÉSIDENT. — Nous passons donc à l'article 13. Nous avons trois amendements; deux ont été déposés par la Délégation indienne, et le troisième par la Délégation française et la Délégation portugaise.

Sir Louis KERSHAW (Indes) (s'exprimant en anglais). — Mon second amendement est supprimé.

LE PRÉSIDENT. — Voici l'article additionnel proposé par la Délégation de l'Inde :

En ce qui concerne les Établissements français et portugais dans l'Inde, il est entendu que les particularités de leur situation géographique ne permettent pas d'y appliquer les dispositions de la présente Convention. Les conditions du transit peuvent y être le sujet d'accords spéciaux entre l'Inde et les États intéressés.

Sir Louis KERSHAW (Indes) (s'exprimant en anglais). — Lorsqu'à la Conférence (1), j'ai expliqué l'attitude du Gouvernement de l'Inde et indiqué qu'il était prêt à appliquer les stipulations de la Convention au trafic en transit dans l'Inde, j'ai fait allusion à l'exception que je vais proposer en ce qui concerne les Établissements étrangers. J'ai dit que les trois délégations intéressées étaient entièrement d'accord pour estimer désirable d'exclure ces Établissements et qu'il ne restait plus qu'à trouver un texte convenable. Heureusement, un accord complet a été obtenu sur la formule qu'on vient de lire. Mais, bien qu'il y ait eu accord, je crois que la Conférence désirerait avoir quelques explications concernant les raisons pour lesquelles une exception est faite,

(1) Voir page 17.

surtout puisque cette exception constitue une dérogation aux dispositions de la Convention.

Je voudrais d'abord faire remarquer que les trafics en transit que touche cette exception, sont insignifiants; en fait, ce n'est qu'une toute petite fraction du trafic en transit de l'Inde. Naturellement, cette raison, seule, ne suffit pas pour exclure les Établissements. La raison la plus importante est leur situation géographique exceptionnelle. Cette situation me paraît unique, sans analogue dans aucune autre partie du monde.

Il y a, en tout, huit de ces Établissements, disséminés dans l'ensemble du territoire de l'Inde. Quelques-uns sont sur la côte; d'autres forment, à l'intérieur des terres, une petite enclave; sur les frontières de certains d'entre eux, il n'y a pas de postes douaniers et les marchandises les traversent librement, à destination ou en provenance de l'Inde britannique; dans d'autres cas, des routes spéciales ont été assignées à ce trafic et des postes douaniers ont été créés. Mais la caractéristique la plus curieuse peut-être de ces Établissements est qu'ils ne sont pas toujours constitués par des territoires d'un seul tenant : parfois ce ne sont que des parcelles de territoires étrangers, enchevêtrées avec les districts voisins. Pondichéry, qui se trouve sur la côte de Madras, est un excellent exemple de ce cas. J'ai ici un plan de Pondichéry. Malheureusement, il n'est pas à très grande échelle, mais vous pouvez voir, néanmoins, que cet Établissement est constitué par une douzaine de parcelles de territoires qui sont entremêlées de la façon la plus extraordinaire avec les territoires environnants. Je crois que tous ceux qui auront regardé cette carte seront immédiatement d'accord pour estimer que, dans un cas semblable, il est impossible d'appliquer les stipulations de la Convention.

Il y a un autre cas, c'est celui de l'Établissement portugais de Daman, sur la côte de Bombay. Cet Établissement est composé d'une parcelle de territoire sur la côte, puis d'une petite enclave placée un peu plus à l'intérieur, puis d'une autre enclave, encore plus à l'intérieur; et, s'ajoutant à la confusion, il y a une petite île de territoire britannique dans le milieu de cette troisième enclave. Dans un cas de cette espèce, il est également impossible d'appliquer les stipulations de la Convention.

Chandernagor est encore un très bon exemple. C'est une parcelle de territoire français de trois milles carrés, un peu au nord de Calcutta. Pour l'instant, elle n'a pas de frontières douanières. Les marchandises entrent librement à Chandernagor, après avoir payé, de la façon habituelle, les droits à Calcutta, sauf en ce qui concerne les marchandises destinées aux autorités françaises, qui passent en franchise. Je voudrais que la Conférence se représentât un instant ce qui arriverait si les stipulations de cette Convention étaient appliquées à un cas de cette espèce. Il est tout à fait certain que d'énormes quantités de marchandises imposables, telles que tabacs, spiritueux et vins, entreraient à Chandernagor; les sujets des deux Gouvernements prendraient part à ce trafic illicite. Le Gouvernement de l'Inde serait forcé, pour protéger son propre revenu, d'entourer Chandernagor d'un cordon de douanes très sévères. Moi, qui ai passé la plus grande partie de ma vie dans l'Inde, je puis assurer à la Conférence qu'un cordon douanier de ce genre n'aurait aucun effet.

J'espère en avoir dit assez pour convaincre la Conférence que les conditions sont si particulières qu'il serait impossible d'y appliquer les stipulations de la Convention, et que le Gouvernement de l'Inde a raison de considérer cette question comme vitale, et de demander l'exclusion des Établissements.

Je suis sûr que si la Commission qui a préparé le projet de Convention avait connu ces conditions géographiques si particulières, elle en aurait tenu compte.

De plus, les trois Délégations — française, portugaise et indienne — sont toutes d'accord pour dire qu'elles ne désirent pas que la Convention s'applique à ces Établissements. Ce fait peut également convaincre la Conférence que l'exception que je lui propose est justifiée.

M. DUCHÈNE (France). — Messieurs, la Délégation française ne peut que confirmer les indications que M. le Délégué de l'Inde vient de vous exposer sur la situation des enclaves françaises et portugaises de l'Hindoustan, indications qu'il vous a données avec beaucoup de compétence et d'exactitude.

Par ailleurs, les deux amendements dont vous êtes simultanément saisis en ce moment s'inspirant de considérations de même nature, je crois devoir vous apporter de brèves observations sur le texte que, d'accord avec notre collègue du Portugal, nous

vous avons présenté, en tant que membre de la Délégation française chargé, au point de vue colonial, de s'occuper des répercussions éventuelles de vos résolutions.

Dès le début de vos travaux, Messieurs, la Délégation française a eu soin d'indiquer qu'après avoir pris une large part à l'élaboration des projets qui vous sont soumis, elle entendait assurer le plein succès de l'œuvre entreprise, sauf à compléter celle-ci sur certains points de manière à en rendre l'application accessible à tous et à en faciliter la ratification.

Ces intentions, elle les faisait siennes et s'en inspirait avant de prendre les engagements que nous serons tenus d'examiner non seulement en ce qui concerne les territoires dépendant de la souveraineté de la France en Europe, mais encore en ce qui touche les territoires placés hors d'Europe. Pour la plus grande partie de ces derniers, y compris les pays où le transit offre une réelle importance — et je tiens à insister sur ce point — la France entend éviter toute différenciation et, quels que soient les mœurs et les lieux, elle ne se réclame d'aucune situation exceptionnelle. Pour certaines régions néanmoins, elle est obligée de tenir compte d'un état géographique tout particulier, préoccupation qui n'échappait pas d'ailleurs à notre collègue de l'Inde et que partage en ce moment même, pour les territoires dont il est obligé de prendre souci, M. le Délégué du Portugal. Cette portée réduite — et j'ajoute : volontairement réduite — du texte qui vous est soumis, vous en indique le caractère. Notre amendement traduit le vif désir de conciliation de la France, mais il correspond en même temps à des nécessités pratiques que notre pays ne saurait méconnaître sans s'exposer peut-être à affaiblir l'effet de certaines dispositions auxquelles il aurait trop imprudemment souscrit. En effet, les territoires visés par notre amendement sont des pays où la pénétration intérieure, réalisable souvent encore par l'unique moyen d'une batellerie indigène, rencontre des obstacles de toutes natures et où, par suite, le transit ne peut être ni constamment surveillé ni pleinement régularisé.

D'autre part, il suffit de jeter les yeux sur la carte pour reconnaître que ces territoires n'ont pas encore acquis vis-à-vis des pays voisins leur pleine indépendance économique.

A ce point de vue et comme exemple, je me bornerai à mentionner la situation particulière de certaines provinces du Cambodge, en Indo-Chine, et, en Afrique, l'existence de véritables enclaves étrangères dans les possessions françaises : le territoire portugais de Kabinda, la colonie portugaise de Guinée, la colonie espagnole de Riomuni, d'autres encore, jusqu'au long couloir que forme la Gambie anglaise en s'avancant dans le pays sénégalais et pour lequel il n'a pas encore été possible pour les deux Gouvernements limitrophes de définir exactement les conditions de transit.

Pour ces divers territoires comme pour les enclaves de l'Inde, il est absolument nécessaire de laisser aux États intéressés la faculté de conclure entre eux des arrangements particuliers.

Obligée de concentrer son attention sur des problèmes d'un intérêt plus pressant, la Commission qui, à Paris, a préparé les textes des conventions sur lesquelles nous délibérons en ce moment a dû, par la force des choses, faire abstraction de ces considérations, mais il importait de rappeler celles-ci et il est nécessaire d'en tenir compte au moment où la Conférence a pour tâche de réviser dans ses détails ou de parfaire dans l'ensemble l'œuvre commencée.

M. BIGNAMI (Italie). — Je voudrais poser deux questions à M. le Délégué de l'Inde. Dans le texte définitif de l'article 10, ne trouve-t-on pas de garanties suffisantes pour les intérêts dont il a parlé? Je fais remarquer que dans la première partie de l'article 10, on parle précisément des accords conclus. Ces accords conclus sont maintenus. Dans la deuxième partie de cet article, il est question de l'avenir et des accords à conclure. On dit clairement :

... que les États Contractants s'engagent en outre à ne pas conclure à l'avenir des conventions, traités ou accords, qui seraient contraires aux dispositions de la présente Convention et qui ne seraient pas justifiés par des raisons géographiques, économiques ou techniques, motivant des dérogations exceptionnelles.

Il me paraît pourtant que, soit pour le passé, soit pour l'avenir, les intérêts dont il a parlé sont précisément protégés. Mais, en tout cas, je demanderai un texte beau-

coup plus général. En effet, il y a peut-être encore d'autres États qui se trouvent enclavés dans les mêmes conditions. Je citerai, par exemple, en Italie, la République de Saint-Marin; en Espagne, la république d'Andorre.

Je demande donc que le Comité de Rédaction examine la question de savoir s'il n'est pas possible d'élaborer un texte plus général que celui qui nous a été présenté précisément par M. le Délégué de l'Inde.

M. PIERRARD (Belgique). — Messieurs, jusqu'à présent, nous étions restés dans ce que je qualifierais les régions sereines du droit du transit. Il semble que nous soyons sur le point de tomber de ces régions élevées dans les bas-fonds de l'égoïsme sacré des pays. Chaque fois qu'il a été question dans cette Conférence de la défense de la liberté et de l'égalité, je suis intervenu, peut-être d'une façon impétueuse, mais dans tous les cas, la Conférence me rendra cette justice, que chaque fois que j'ai pu trouver un terrain de conciliation, de façon à permettre à chacun de voter les articles tels qu'ils nous étaient présentés, je l'ai fait. Il faut qu'on mette de l'eau dans son vin. En lisant les termes : ... *considérations économiques, topographiques, techniques, etc...*, qui figurent dans un de nos articles, j'avais prévu ce qui allait arriver. Eh bien, Messieurs, je m'élève ici contre la prétention qui est émise par certains États d'avoir une juridiction spéciale pour les pays qui relèvent de leur souveraineté.

Je ne parle pas de la question de l'Inde, que je ne connais pas, et qui me paraît assez enchevêtrée; et, comme j'en ai l'habitude, j'irai droit au but.

Je fais allusion en ce moment, Messieurs, aux pays de l'Afrique centrale et notamment au bassin conventionnel du Congo. Vous savez que ce bassin conventionnel est formé, non seulement du bassin lui-même du Congo, mais qu'il s'étend sur l'Atlantique à peu près jusqu'au deuxième parallèle sud pour le nord, et pour le sud jusqu'à l'embouchure de la Logé, c'est-à-dire au-dessous de l'embouchure même du Congo.

Sur l'Océan Indien, la zone maritime va du parallèle 5 septentrional jusqu'à l'embouchure du Zambèze. On peut donc dire, d'une manière générale, que toute l'Afrique centrale est comprise dans ce bassin conventionnel.

Lorsque l'État indépendant du Congo a été constitué par l'acte de Berlin, certaines dispositions ont été prises pour que ces pays fussent organisés, de manière à respecter la liberté du commerce et du transit, dans toute la limite du possible.

L'acte de Berlin n'existe plus aujourd'hui, mais il a été remplacé par un autre traité qui est la Convention de Saint-Germain-en-Laye, signé le 10 septembre 1919. Nous voyons à l'article 6 de cette Convention :

La navigation ne pourra être assujettie à aucune entrave ni redevance basée sur le seul fait de la navigation.

Elle ne subira aucune obligation d'échelle, d'étape, de dépôt, de rupture de charge ou de relâche forcée.

Et nous voyons aussi à l'article 2 :

Aucun traitement différentiel ne pourra être imposé à ces marchandises, à l'entrée ou à la sortie, le transit demeurant exempt de tous droits, taxes ou redevances autres que ceux perçus pour services rendus.

Vous voyez donc, Messieurs, que dans ce Traité se trouvent des dispositions qui, en somme, sont plus libérales que celles que nous sommes en train de voter. Et je me demande pourquoi dans l'Afrique centrale, on ferait plus d'exceptions pour les pays situés soit au nord, soit au sud de cette région. Pour moi, Messieurs, ce serait un non-sens. Vraiment, je ne comprends pas les raisons qui ont été alléguées par mon honorable collègue français, et je dois vous avouer que si la Conférence ratifiait une chose qui me paraît si paradoxale, je ferais des réserves et demanderais des instructions à mon Gouvernement, car je n'en ai pas particulièrement sur cette question.

Je regrette que l'expert technique pour les colonies, retenu à Bruxelles, ne puisse pas venir défendre aujourd'hui ce point de vue avec plus de force que je ne puis le faire moi-même ici. Encore une fois, si la Conférence décidait une chose aussi illogique que celle qui nous est proposée aujourd'hui, je crois que le Gouvernement belge ferait des réserves quant à la signature de cette Convention. En tout cas, je n'ai pas d'instruction pour accepter l'amendement qui nous est proposé.

Puisque nous sommes ici sur le terrain des égoïsmes, je l'ai dit tout à l'heure, il vaut mieux regarder les choses en face et les appeler par leur nom : un chat, c'est un chat.

Il s'agit ici de terrains du centre de l'Afrique, et je fais toutes mes réserves. Il m'est impossible de me rallier à l'amendement proposé par les Délégations de la France et du Portugal réunis.

M. DUCHÈNE (France). — Je voudrais répondre en quelques mots aux observations qui viennent d'être présentées, d'une part par M. le Délégué de l'Italie et d'autre part par M. le Délégué de la Belgique.

Je reconnais, avec M. le Délégué de l'Italie, et très volontiers, que la situation que nous avons indiquée comme s'appliquant à certains territoires français et portugais peut également s'appliquer à d'autres territoires, et je ne m'oppose nullement, en ce qui me concerne, à ce que l'on apporte ici des indications qui corroborent ce que j'ai pu dire pour certaines possessions françaises.

Je dois faire observer, en réponse à une autre observation de M. le Délégué d'Italie, que l'article 10 ne me paraît pas régler complètement la question. L'article 10 maintient, sous certaines réserves, les conventions existantes et prévoit, sous certaines réserves également, la possibilité d'accords spéciaux. Mais, dans cette matière, tout n'est pas affaire de convention : il y a surtout des mesures administratives concertées, mesures qui peuvent varier périodiquement, qui exigent un accord constant, des relations fréquentes, entre autorités voisines, et c'est pour permettre ces mesures sans cesse renouvelées qu'il nous a paru nécessaire de prévoir une disposition particulière.

Arrivant, d'autre part, aux observations présentées par M. le Délégué de la Belgique, je me hâte de dire qu'il m'est assez facile, je pense, de le rassurer. Je crains qu'une équivoque ne se soit produite et que M. le Délégué de la Belgique ne se soit placé, il me permettra de le lui dire, un peu à côté de la question. Il ne s'agit nullement, dans notre pensée, de restreindre en quoi que ce soit, des régimes très libéraux qui, avant la réunion de cette Conférence, s'étaient appliqués à de vastes régions africaines, notamment, comme il l'a rappelé, au bassin du Congo. La France a été une des premières Puissances à provoquer ces mesures, dès 1884, renouant ainsi les traditions établies depuis le Congrès de Vienne. Pas plus pour le bassin du Congo que pour le bassin du Niger, la France n'a nullement la pensée de se soustraire au régime conventionnel établi et qu'elle a fortifié elle-même avec d'autres États qui ont bien voulu s'unir à elle le 10 septembre 1919, la France, dis-je, n'a nullement la pensée de modifier quoi que ce soit de ces conventions.

Si l'on jette les yeux sur la carte d'Afrique, il est facile même de constater que si l'on retranche d'une part les vastes territoires que M. le Délégué de la Belgique a placés en quelque sorte sous vos yeux, puisqu'il vous en a apporté une carte, les vastes territoires dépendant du bassin du Congo et si l'on y ajoute les vastes territoires qui dépendent du bassin du Niger, il s'agit en somme pour l'Afrique de territoires parcellaires qui n'engagent nullement, il me semble, hors d'une étendue très restreinte, les résolutions que la Conférence peut être amenée à prendre.

Il est possible, puisque cette équivoque a pu se produire, que le texte que nous vous avons proposé ne soit pas conçu en termes suffisamment précis, et dans ce cas, nous sommes tout prêts à étudier des spécifications géographiques plus grandes. À ce point de vue, et ce sera ma conclusion, je ne m'oppose nullement, au nom de la Délégation française, et s'il est nécessaire je suis tout le premier à proposer le renvoi à une commission spéciale qui, aussi bien pour les territoires que nous avons spécifiés de façon très nette que pour d'autres territoires, si certains États représentés ici ont les mêmes préoccupations que nous, déterminerait de façon plus étroite et en rassurant toute la Conférence, la portée de la disposition que nous vous avons proposée.

M. A. FREIRE D'ANDRADE (Portugal). — Je me rallie entièrement aux idées si clairement exposées par M. le Délégué de l'Inde et par M. Duchêne, de la Délégation française.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Cette discussion, qui est du plus grand intérêt, aura sans doute montré à la Conférence que, bien qu'il y ait quelque avantage à lier les amendements indien, français et portugais, et à les discuter ensemble, il y a également de grandes objections à cette méthode, car le fait est que, malgré l'analogie de la rédaction, les bases de ces deux amendements sont entièrement différentes. Il peut y avoir — il y a sans doute — de bonnes raisons aux deux amendements; mais ce sont des raisons entièrement différentes, et c'est pourquoi je me permets de proposer que nous discutions d'abord l'amendement de l'Inde, et ensuite les autres amendements. Si, cependant, Monsieur le Président, vous décidiez qu'il est préférable, pour la Conférence, de les discuter ensemble, je suis tout prêt à le faire.

LE PRÉSIDENT (s'exprimant en anglais). — Je ne vois aucune objection à ce que l'on sépare les deux amendements.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je crois que personne ne peut avoir écouté l'exposé du Délégué de l'Inde sans être absolument convaincu que ses arguments sont concluants.

Ce ne sont pas des arguments basés sur des conventions ou des accords; c'est pourquoi je crains que la proposition faite par M. Bignami, dans un grand esprit de conciliation, ne soit pas tout à fait exacte. M. Bignami estimait que les dispositions de l'article 10 concernaient ces cas. Mais le fait est que l'amendement de l'Inde avait pour but de tenir compte d'un état de choses tout à fait exceptionnel. Cet amendement est basé sur l'absolue impossibilité administrative, pour le Gouvernement de l'Inde, de traiter comme des unités territoriales séparées — en ce qui concerne l'application de notre Convention du Transit — un grand nombre de parcelles de territoires, dont les plus importantes n'ont que quelques milles, et les plus petites, parfois seulement quelques acres, la plupart n'ayant aucun système douanier propre, et offrant ainsi un problème qui serait absolument insurmontable s'il fallait y appliquer, dans toute sa rigueur, la Convention du Transit.

Je n'ai pas le pouvoir de parler au nom de l'Inde, mais je connais assez ce pays pour être convaincu que si l'Inde était obligée, pour adhérer à cette Convention, de traiter, en ce qui concerne son application, tous ces minuscules territoires étrangers, entourés par l'Inde britannique, comme des territoires séparés, il n'y aurait pour elle qu'une seule chose à faire : ne pas signer du tout la Convention.

La chose est impossible; elle est administrativement impossible.

Les arguments donnés à la Conférence, avec tant de vigueur, par M. Duchêne, sont d'un ordre tout différent. Ils peuvent être de très bons arguments; ils peuvent avoir beaucoup de poids, mais ils ne sont pas basés sur des considérations administratives. Ils sont basés, si j'ai bien compris, sur le fait que ces vastes territoires africains n'ont pas encore de moyens de communication suffisamment développés pour pouvoir accorder les facilités de transit que prévoit cette Convention. Il est évident qu'on ne peut demander aux territoires peu développés de l'Afrique toutes les facilités de transit qu'il serait raisonnable d'attendre en Europe, en Amérique ou en tout autre pays avancé. C'est pourquoi, tout en examinant la proposition de M. Duchêne avec beaucoup de sympathie, je lui demande : 1^o s'il a bien remarqué qu'il n'y a rien, dans cette Convention, qui oblige aucun État contractant à construire de nouveaux chemins de fer ou de nouveaux moyens de communication; il faut, uniquement, faire le meilleur usage de ceux qui existent actuellement; 2^o s'il a bien tenu compte des changements absolument considérables proposés par la Sous-Commission et approuvés hier par la Commission plénière, au sujet de conventions et d'accords antérieurs.

S'il a bien tenu compte de ces deux considérations, si sa conclusion s'en est inspirée, et si la Délégation française nous dit que, néanmoins, elle ne peut pas admettre l'application de la Convention à certains territoires en Indo-Chine et en Afrique, je demanderai alors que le nombre des territoires réservés soit réduit autant que le permettra leur nécessité vitale.

Je dois dire que c'est avec crainte que je vois la proposition de référer cette clause à une sous-commission afin d'étendre à d'autres territoires le bénéfice de cette réserve; mais je ne verrais aucune objection à la renvoyer à une sous-commission avec instruc-

tions d'examiner si l'on ne pourrait pas encore restreindre le nombre de territoires auxquels il est absolument nécessaire de l'appliquer. J'ai entendu avec la plus grande satisfaction M. Duchêne déclarer qu'on n'a pas la moindre intention d'appliquer dans ces territoires autre chose qu'un régime très libéral en ce qui concerne le transit, les communications et le commerce. Ces mots, *régime libéral*, étaient même, je crois, ceux employés par M. Duchêne. Or, pour l'instant, il n'y a rien, dans les amendements français et portugais, qui confirme cette déclaration. M. Duchêne serait-il opposé à ajouter une formule générale garantissant que, autant que les circonstances locales le permettraient, la France veillera à ce que le régime applicable au transit dans ces territoires soit tel qu'il facilite le commerce et les communications des États contractants? Si l'on ajoutait quelques mots à cet effet, il serait excellent de renvoyer la proposition à une sous-commission, afin d'étudier s'il n'y aurait pas avantage à réduire l'importante zone à laquelle il s'applique, mais en donnant des instructions formelles pour ne pas soumettre de nouvelles zones à son application.

En attendant, ne pourrions-nous pas arriver à une décision concernant l'amendement du Délégué de l'Inde qui, comme j'ai essayé de l'expliquer à la Conférence, est basé sur un terrain tout différent? Je ne crois pas qu'il ait jamais été dit que le Gouvernement de l'Inde pratiquait une politique autre que très libérale en ce qui concerne le transit, les communications et le commerce. La réserve proposée n'est nullement basée sur le désir de s'évader des stipulations de cette Convention, mais simplement sur l'impossibilité de traiter comme des unités séparées, en ce qui concerne leur administration, les petits territoires nommés Établissements. Je demande que l'on examine d'abord l'amendement indien, après quoi je ne m'opposerai pas à la proposition de renvoyer l'autre amendement à une sous-commission.

LE PRÉSIDENT (s'exprimant en anglais). — Je n'ai aucune objection à ce que ces deux questions soient traitées séparément.

M. DE MADARIAGA (Espagne). — Messieurs, l'Espagne se trouve placée dans une situation semblable à celle de la France et du Portugal. Comme ces deux nations, l'Espagne a des colonies et des protectorats très peu développés en Afrique. Cependant, la Délégation espagnole n'a pas d'instructions spéciales sur ce point; elle s'en tient donc à ses instructions générales qui sont, en cas de doute, de pencher du côté de la liberté.

Elle estime qu'en principe ce paragraphe n'est pas nécessaire pour les cas visés par la France, le Portugal et l'Espagne, mais qu'il se pourrait qu'à l'étude il se trouvât justifié par des raisons spéciales. La Convention telle qu'elle est offre le moyen de couvrir les cas auxquels il a été fait allusion, le peu de développement du territoire, etc... Il en est cependant un qui force l'Espagne à intervenir. Si un article dans ce sens était étudié, l'Espagne ne pourrait être exclue de son bénéfice.

Le Délégué britannique se montre opposé à l'extension des territoires qui pourraient bénéficier de cet article.

Si cet article va s'appliquer à des territoires portugais et français et non à des territoires espagnols situés d'une façon spéciale, il pourra y avoir là ce que l'on pourrait appeler un intérêt différentiel par rapport à l'Espagne. Par conséquent, comme, à l'avis de l'Espagne, le texte est un peu trop général, nous appuyons la proposition présentée par le Délégué français de passer le texte à une sous-commission qui ferait de chaque cas particulier une étude concrète. J'approuve au surplus complètement la thèse de M. le Délégué britannique d'y faire insérer une phrase qui sauvegarde en général l'intérêt de la liberté.

M. TSANG-OU (Chine). — Messieurs, l'article nouveau proposé par la Délégation française intéresse particulièrement la Chine et surtout le commerce du sud de la Chine, parce que nous transitons justement par le Tonkin. Comme nous sommes ses voisins, je ne crois pas que nous puissions repousser les arguments présentés par la Délégation française au sujet des difficultés locales de transports et de communications. Je ne m'oppose donc pas à cet amendement, je demande seulement à la Délégation française si elle ne pourrait pas, au cas où l'Assemblée approuverait sa thèse, ajouter à la fin de l'article les mots: *En conformité avec les principes de la présente*

Convention. C'est-à-dire que le texte dit que les conditions du transit peuvent toujours, dans les protections et les pays de protectorat, être l'objet d'accords spéciaux entre les États intéressés.

Je demanderai aussi à la Délégation française d'accepter, au cas où la Chine ratifierait la Convention sur la Liberté du Transit et où elle ferait au Gouvernement français une demande pour la conclusion de nouvelles conventions de transit par le Tonkin, de s'inspirer du quatrième paragraphe de l'article 10 que la Conférence a adopté hier.

Sir Louis KERSHAW (Inde) (s'exprimant en anglais). — Je voudrais répondre à la question posée par la Délégation italienne.

Le Délégué britannique a déjà parlé de sa proposition concernant l'article 10, et a expliqué pourquoi cet article, à lui seul, ne constituait pas une protection suffisante. La seconde question posée par le Délégué italien était qu'une formule générale lui semblait préférable à une exception pour des cas particuliers. En ce qui concerne la Délégation de l'Inde, une formule générale serait parfaitement acceptable si elle avait pour résultat d'exclure les Établissements de l'application de la Convention, mais je puis assurer au Délégué italien que nous avons fait déjà, sans aucun succès, plusieurs tentatives pour en élaborer une. La difficulté est, en ce qui concerne cette formule, qu'on découvre souvent qu'elle a des répercussions sur un territoire auquel on n'avait pas pensé.

Si je comprends bien, la tendance générale du débat de ce jour est que la Conférence désire limiter le nombre des exceptions, mais, justement, la forme sous laquelle l'amendement indien a été présenté donne à la Conférence toute certitude en ce qui concerne les territoires réservés : il s'agit des Établissements étrangers dans l'Inde et de rien d'autre. Si, au lieu de cet amendement très défini, nous adoptons une formule générale, il est possible — il est même certain — qu'elle toucherait d'autres territoires; c'est pourquoi la formule indienne est, en fait, beaucoup plus limitée que ne le serait une formule générale.

Je voudrais confirmer les remarques du Délégué britannique sur la politique libérale suivie par le Gouvernement de l'Inde en ce qui concerne le transit. Le but de notre amendement, que le Président, si je comprends bien, propose de faire étudier séparément par la Conférence, est simplement d'éviter des difficultés administratives. Il n'est pas destiné à mettre des obstacles au transit, d'ailleurs d'importance limitée, en provenance ou à destination des Établissements : comme je l'ai déjà dit, le transit important sera soumis aux stipulations de cette Convention, qui sera appliquée par le Gouvernement de l'Inde avec une entière bonne volonté.

LE PRÉSIDENT (s'exprimant en anglais). — Consentiriez-vous à ce que votre amendement fût inséré au Protocole de clôture?

Sir Louis KERSHAW (Inde) (s'exprimant en anglais). — Je n'y aurais pas d'objection s'il avait dans le Protocole de clôture la même valeur que sous forme d'article. Je préférerais cependant cette dernière alternative. Je m'en remets à la décision de la Conférence.

LE PRÉSIDENT. — Le Bureau ne fera aucune objection à faire un article séparé. Nous allons passer au vote sur l'addition proposée par M. le Délégué de l'Inde, mais, en procédant à ce vote, il ne s'agit pas d'établir dès maintenant que nous adoptons la forme de l'article additionnel : c'est une question qui sera discutée en sous-commission. M. le Délégué de l'Inde est d'ailleurs d'accord pour ne pas trancher la question dès maintenant.

M. MATSUDA (Japon). — Monsieur le Président, Messieurs, nous sommes heureux de nous rallier à la proposition de l'honorable Délégué britannique. Je cois que le procédé qui a été proposé par lui est le moyen le plus pratique. Nous proposons donc de charger une commission d'étudier la question de savoir s'il est possible d'admettre quelques restrictions ou quelques exceptions. Cependant nous regrettons infiniment de voir au sein de cette Conférence surgir toutes ces propositions qui tendent toujours à restreindre le domaine de la Convention que nous sommes en train d'établir.

Nous estimons franchement que si cette tendance à apporter des restrictions et

des exceptions, l'une appelant l'autre, est poussée un peu loin, il sera difficile de parvenir à une entente qui apporte le bonheur au monde par le moyen de la liberté du transit.

Pour aboutir à une fin utile, chaque pays doit être toujours guidé par une idée généreuse et faire plus ou moins de sacrifices. Ceci est indispensable pour aboutir à une entente. Si tous les pays dont les délégations se réunissent ici insistent pour apporter des restrictions ou des exceptions, comment aboutirait-on? Il faut au contraire qu'ils soient guidés par une idée généreuse qui est, d'après nous, le principe de la liberté du transit. C'est pourquoi, Messieurs, j'insiste encore une fois sur cette observation que j'ai déjà si souvent répétée ici, il ne faut pas porter atteinte, il ne faut pas restreindre la liberté du transit.

Je suis donc très heureux de pouvoir me rallier à la manière de voir de notre honorable collègue de la Délégation belge, M. Pierrard.

Si donc une commission ou deux commissions sont instituées en vertu de la proposition de M. le Délégué britannique, je propose que cette commission ou ces commissions soient guidées par les idées que très sincèrement je viens d'exposer ici.

M. DUCHÊNE (France). — Messieurs, je m'excuse de prendre encore une fois la parole, mais je serai très bref. Tout d'abord je tiens à remercier les membres de la Conférence qui ont bien voulu prendre la parole au sujet des amendements que nous avons proposés et y apporter des éclaircissements très utiles. Dans l'ensemble, les observations présentées sont tout à fait judicieuses et la Délégation française est toute disposée à en tenir compte le plus largement possible. Comme l'a proposé M. le Délégué britannique, comme l'a proposé également M. le Délégué du Japon, je crois nécessaire qu'une sous-commission réduite examine de près cette question, non pas pour étendre — ce ne fut jamais la pensée de la France et je l'ai dit dès le début — les exceptions d'application que la situation particulière de certains territoires peut comporter, mais au contraire pour en apporter la justification et finalement les consacrer. Je crois que cette commission réduite devrait être saisie de l'ensemble des deux amendements et, sur ce point particulier, je regrette de ne pouvoir suivre tout à fait MM. les Délégués de la Grande-Bretagne et de l'Inde. Contrairement à ce qu'ils pensent, j'estime en effet que les situations que nous avons eu en vue ne sont pas dissemblables de la situation évidemment compliquée où se trouve l'Inde du fait de certaines enclaves. Des enclaves, il n'y en a pas que dans l'Inde. Il y en a même qui sont embarrassantes autant pour les États enclavés que pour les États qui les entourent. M. le Délégué portugais me permettra de donner ici un exemple : dans notre colonie française du Dahomey, il existe un petit territoire portugais absolument isolé dans le territoire français et sans communication avec la mer, le territoire de Whydah. Ce territoire est tout à fait analogue aux enclaves dont parlait tout à l'heure le M. Délégué de l'Inde. Pour des situations de ce genre, il faut bien admettre que des dispositions un peu spéciales soient acceptées par la Conférence et je ne vois pas comment on pourrait traiter certains de ces territoires d'une manière différente de certains autres.

Je conclus donc en faveur du renvoi à un comité restreint des deux amendements. Ceci me paraît la solution nécessaire parce qu'elle permettra de faire un travail utile, et même la solution indispensable parce qu'elle permettra de serrer de près la question.

LE PRÉSIDENT. — M. le Délégué britannique est-il d'accord pour le renvoi des deux amendements à une sous-commission?

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — J'ai écouté avec la plus grande attention cette intéressante discussion, mais je n'ai pas entendu un seul argument contre la proposition de l'Inde. C'est pourquoi je ne vois pas la nécessité de la renvoyer à une sous-commission, alors qu'au contraire je serais tout à fait d'accord pour qu'une sous-commission examinât la question de savoir s'il existe, dans d'autres parties du monde, des enclaves telles que celles dont parle M. Duchêne, et qui devraient être traitées de la même manière que celles qui font l'objet de la proposition du Délégué de l'Inde. Je suis d'avis que nous sommes arrivés au moment où la Conférence devrait exprimer son opinion sur la proposition indienne.

M. DUCHÈNE (France). — Alors, nous serons obligés de demander que l'on ne renvoie pas non plus le second amendement. Je prétends et maintiens que la situation est identiquement la même. J'ai cité un exemple tout à fait caractéristique : celui d'un territoire identique aux enclaves de l'Inde, et, si on constitue une commission, il faut la constituer en vue d'examiner les deux amendements ou ne pas la constituer du tout.

M. PIERRARD (Belgique). — Je crois, Messieurs, que nous sommes en présence de deux questions qui sont totalement différentes. Pour ma part, je m'associe à la demande de Sir Hubert Llewellyn Smith, de voter sur l'amendement de l'Inde qui me paraît être un cas tout à fait concret. Une seconde proposition est faite quant à l'ensemble de la proposition franco-portugaise : c'est celle de renvoyer l'amendement à une commission. Par esprit de conciliation, je me rallie à cette proposition...

M. SIBILLE (France). — Très bien !

M. PIERRARD (Belgique). — ... Je demanderais seulement que la Commission ne se réunisse pas avant que Bruxelles ait pu envoyer un expert, car je dois vous avouer que je n'ai pas moi-même les connaissances coloniales suffisantes pour traiter cette question à fond.

Sir Louis KERSHAW (Inde) (s'exprimant en anglais). — Je me permets de soutenir la proposition du Délégué belge. Je n'ai entendu formuler aucune objection à mon amendement : si l'on en avait fait, j'aurais été très heureux de donner des explications. J'avais compris que M. Duchêne soutenait cet amendement, mais s'il y a quoi que ce soit d'ambigu à ce propos, j'estime qu'il faut alors le renvoyer à une sous-Commission.

M. BIGNAMI (Italie). — Je regrette beaucoup de ne pouvoir voter l'amendement proposé par M. le Délégué de l'Inde, car il s'agit d'un cas particulier. Or, nous estimons qu'il faudrait trouver une formule générale de telle façon qu'une convention comme celle que nous discutons en ce moment, ne comporte pas de cas particuliers.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — En réponse à M. Bignami, je tiens à déclarer que si la Conférence vote en faveur de l'amendement de l'Inde — et j'espère bien qu'il en sera ainsi — ce vote ne préjugera aucunement le travail de la Sous-Commission qui examinera la question de savoir s'il existe, dans d'autres parties du monde, des enclaves auxquelles des principes semblables devront être appliqués. Si la Sous-Commission estime — comme le croit M. Bignami — qu'il y a d'autres enclaves dans ce cas (je n'en suis pas aussi sûr que lui), elle établira un rapport dans ce sens, et le Comité de rédaction pourra alors aisément fondre les deux amendements en un seul article. A mon avis, le bien-fondé de la cause de l'Inde est surabondamment démontré; il n'y a pas un seul argument *contre* et l'on devrait passer au vote.

M. BIGNAMI (Italie). — Si la Sous-Commission pouvait trouver une formule de caractère général, la Délégation italienne n'aurait rien à dire. Mais comme nous parlons en ce moment-ci d'un cas particulier, il faut dire s'il est entendu que la Sous-Commission trouvera une formule de caractère général. Si cette Sous-Commission ne la trouve pas, seulement alors on étudiera s'il faut naturellement insérer dans la Convention un article qui traite de cas particuliers, tels que celui-ci. Mais, encore une fois, nous ne pouvons pas adopter la proposition s'il n'est pas entendu que la Sous-Commission tâchera de trouver d'abord une formule d'un caractère général.

M. DUCHÈNE (France). — Messieurs, en présence des opinions divergentes qui se produisent et que vient de traduire, il me semble, de la meilleure manière, de la façon la plus heureuse, M. le Délégué de l'Italie, je crois que l'on pourra chercher une solution qui concilie tout le monde. Évidemment si nous devons arriver à une formule générale, on ne peut pas isoler le cas particulier de l'Inde, si intéressant qu'il soit, et nous avons été les premiers, du côté de la Délégation de la France, à le reconnaître.

S'il s'agit d'un cas particulier, le cas particulier de l'Inde, il n'y a pas de raison pour qu'on le traite en dehors d'autres cas particuliers similaires, je le répète.

Je crois que la Conférence n'est pas en état, en ce moment, de se prononcer, et que peut-être d'ailleurs des dispositions de ce genre quoiqu'on le veuille, quoiqu'on réduise le plus possible les formules, sont tout de même de nature exceptionnelle.

Je crois, en y réfléchissant, que des dispositions de ce genre n'ont pas leur place dans une Convention qui est destinée à formuler des principes généraux; et je crois qu'on pourrait concilier tous les points de vue, en reportant au protocole de clôture les dispositions qu'ont essayé de traduire les deux amendements qui vous ont été soumis, aussi bien celui qui concerne l'Inde, que celui qui concerne d'autres territoires; ce qui n'empêcherait pas, dans l'intervalle, une commission particulière, ou peut-être le Comité de rédaction, d'étudier le texte à insérer dans le protocole de clôture.

LE PRÉSIDENT. — Ce n'est pas le Bureau, ce sera la Conférence qui aura à décider si les deux cas doivent être réunis ou séparés. Je consulte donc la Conférence sur ce point.

【M. DUCHÊNE (France). — Réunis pour le protocole de clôture?

LE PRÉSIDENT. — Pour le protocole de clôture.

Je mets aux voix la question de savoir si les deux parties seront réunies pour le protocole de clôture.

Il y a 7 voix en faveur de la réunion, et 8 voix contre.

M. DUCHÊNE (France). — Le vote est nul puisqu'il n'y a pas le quorum.

LE PRÉSIDENT. — Le quorum n'est pas atteint. Mais sur ce point nous n'avons pas encore de règlement. Nous pourrions établir que la moitié des délégués présents doivent avoir voté pour réunir le quorum. Je vais à nouveau mettre cette question aux voix, en vous priant de bien vouloir exprimer tous votre opinion.

Pour : 1 voix; contre : 8 voix.

LE PRÉSIDENT. — Dans ces conditions, la question ne peut pas être décidée, Messieurs, et je vous propose de remettre la discussion à demain, 11 heures.

La séance est levée à 20 heures.

XI^e SÉANCE DE LA COMMISSION PLÉNIÈRE

(Mercredi 23 mars 1924, 11 heures.)

SUITE DE LA DISCUSSION DE L'ARTICLE 13 — DISCUSSION DE L'ARTICLE 14
RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION DE L'ARTICLE 15

La séance est ouverte sous la Présidence de M. le Jonkheer Loudon, Vice-Président de la Conférence.

SUITE DE LA DISCUSSION DE L'ARTICLE 13

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, vous vous souvenez qu'une légère difficulté s'est élevée hier après-midi au sujet du vote sur les amendements proposés par la Délégation de l'Inde et par les Délégations française et portugaise. Je vous avais priés de remettre le vote à aujourd'hui. Mais, avant d'y procéder, je donne la parole à Sir Louis Kershaw, Délégué de l'Inde.

Sir Louis KERSHAW (Inde) (s'exprimant en anglais). — La Conférence s'est trouvée, à la fin de la séance d'hier, dans une position assez difficile, car il était impossible d'obtenir un vote valide sur la question de savoir si les deux amendements proposés devaient être traités ensemble ou séparément. J'espère que la Conférence sera d'accord pour estimer que l'attitude prise par la Délégation de l'Inde, sur cette question, était raisonnable, car le débat a montré clairement qu'aucune objection n'était faite au bien-fondé de l'amendement de la Délégation de l'Inde, et que la tendance générale de la Conférence était d'y être favorable. Mais puisque certains membres de l'Assemblée semblent préférer que les deux amendements soient soumis à une sous-commission, la Délégation de l'Inde est prête à retirer son objection, et à accepter — afin de ne pas faire perdre de temps à la Conférence et de garder l'esprit d'harmonie qui a été la note dominante de nos discussions — que ces deux amendements soient renvoyés ensemble à une sous-commission.

Je voudrais ajouter quelques mots en ce qui concerne ma propre position. J'ai déjà dit que le Gouvernement de l'Inde considérait cette question comme d'importance vitale. Les instructions qui m'ont été données sont très nettes. Bien que je sois venu ici avec les pleins pouvoirs de Sa Majesté le Roi Empereur, pour signer les conventions, je crains qu'il ne me soit tout à fait impossible de voter ou de signer une convention qui ne sauvegarde pas la position de l'Inde en cette matière.

LE PRÉSIDENT. — L'Assemblée sera certainement d'avis de remercier Sir Louis Kershaw de son attitude conciliante.

Si personne ne s'y oppose, nous pourrions procéder immédiatement à la nomination de la Sous-Commission.

Je vous propose d'appeler à y siéger un représentant de toutes les délégations qui ont pris part aux débats d'hier, c'est-à-dire de celles de l'Inde, de la Grande-Bretagne, de la Belgique, de la France, du Portugal, de l'Espagne, de la Chine, de l'Italie et du Japon, auxquels nous pourrions adjoindre un représentant de la Délégation du Brésil et de celle des Pays-Bas.

Il n'y a pas d'opposition?...

Il en est ainsi décidé.

Ce n'est pas à moi à convoquer cette Sous-Commission, mais je puis cependant vous faire une proposition, qui serait de la réunir demain matin.

M. PIERRARD (Belgique). — Cela serait trop tôt, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT. — En effet, je me souviens de votre observation d'hier, et puisque vous avez demandé le temps nécessaire pour pouvoir faire venir un représentant spécial de la Belgique, je propose à l'Assemblée de renvoyer la réunion de cette Sous-Commission à une date ultérieure, qui pourrait être le mercredi de la semaine prochaine.

M. DUCHÊNE (France). — Jeudi?

LE PRÉSIDENT. — Si vous voulez, jeudi à 3 heures de l'après-midi.
Nous reprenons la discussion de l'article 13.

M. BIGNAMI (Italie). — La Délégation italienne a présenté un amendement tendant à remplacer le mot *temporairement* par les mots *pendant cinq ans*.

L'article 13 envisage des dérogations temporaires en faveur des pays dévastés; il permet d'invoquer dans certains cas la situation économique grave résultant des dévastations commises par des troupes ennemies pendant la guerre de 1914 à 1918; il indique que les pays dévastés seront considérés comme dispensés temporairement d'appliquer les dispositions résultant de la Convention.

L'Italie, comme d'autres pays, a été dévastée pendant la guerre; elle a beaucoup souffert, mais nous qui tenons à ce que la Convention soit faite, nous faisons remarquer que le mot *temporairement* n'est pas suffisamment précis; cela peut vouloir dire deux ans, dix ans et même vingt ans. Or, cette Convention n'a qu'une durée de dix ans, elle devra ensuite être renouvelée. Pratiquement, le mot temporairement ne pourrait pas viser une période supérieure à dix ans.

Cette durée de dix ans même nous semble excessive. Nous proposons que, ainsi que cela est prévu au Traité de Versailles, article 378, pour plusieurs dispositions, un délai de cinq ans soit fixé. Il appartiendrait à la Société des Nations, dans certains cas graves, d'admettre des exceptions; mais il nous semble nécessaire d'établir une durée maximum.

M. Georges BONNET (France). — La Délégation française tient à faire observer qu'elle ne croit pas devoir appuyer l'amendement présenté par la Délégation italienne.

Tout d'abord, il ne nous paraît pas conforme à l'article 23 du Pacte qui ne prévoit pas une période pendant laquelle les régions dévastées seront remises en état. D'autre part, la durée qui serait fixée et qui, d'après la Délégation italienne, devrait être de cinq ans, serait un peu arbitraire; en effet, il est impossible de prévoir à quel moment les régions dévastées seront remises en état et, par conséquent, seront revenues à une situation normale, qui permettra de leur appliquer la loi commune.

La Délégation française, par contre, déclare, en ce qui concerne l'article 13, se rallier à l'amendement britannique, qui propose d'ajouter à la fin de l'article les mots : *à tout ou à partie des territoires dévastés*.

M. BIGNAMI (Italie). — La Délégation italienne a proposé cet amendement, après un échange de vues avec la Délégation française et la Délégation belge qui avaient dit ne voir aucun inconvénient à fixer la limite et qui avaient trouvé justes les observations de la Délégation italienne.

Puisque, après avoir mieux étudié la question, la Délégation française montre opposée à l'amendement italien, la Délégation italienne n'insiste pas sur son amendement.

LE PRÉSIDENT. — L'amendement de la Délégation italienne est retiré.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — L'amendement que je présente pourrait presque être qualifié d'amendement de rédaction. Je vois que la Délégation française serait disposée à l'accepter. Je propose d'ajouter ces quelques mots pour restreindre l'exception dans ses limites les plus étroites; j'espère que j'obtiendrai l'unanimité.

Bien que la Délégation britannique soit d'accord avec l'article 13, qui, en fait, reproduit les termes de l'article 23 du Pacte, j'ai cependant l'impression que nous avons tellement fait, au cours de notre discussion, tant par l'article 7 révisé que par la clause insérée au protocole de clôture, pour satisfaire, en particulier, aux demandes des

délégués de Pologne et de Roumanie, que j'espère que les pays dont les territoires ont été dévastés n'useront de ces exceptions qu'avec la plus grande modération.

J'espère bien que le Délégué polonais qui présente un amendement tendant à étendre cette dérogation relative aux pays dévastés au delà des termes du Pacte se rendra compte que les exceptions prévues au cours de notre discussion sont suffisantes, et qu'il n'insistera pas sur un texte que nous ne pourrions, je le crains, accepter.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Je veux simplement me rallier au point de vue de la Délégation française et en même temps assurer la Délégation britannique que notre pays étant un pays de transit par excellence s'efforcera d'assurer le transit le plus vite et le mieux possible. Mais en outre des besoins des régions dévastées, il existe des obstacles d'ordre technique dont il faut tenir compte. Par exemple, en Serbie, tous nos ponts métalliques sont détruits. Nous avons fait tout notre possible pour les remplacer et nous nous sommes adressés pour cela aux pays les plus puissants en industrie métallurgique. Or ceux-ci, malgré tous leurs efforts, n'ont pu encore, après une année entière, nous les fournir.

J'estime donc que la proposition française est tout à fait justifiée.

M. FRASHERI (Albanie). — Je tiens à remercier M. Avramovitch d'avoir bien voulu faire connaître que le Royaume serbe-croate-slovène fera tout son possible pour rétablir le transit. Comme voisin immédiat de ce royaume, je tiens à le remercier particulièrement des dispositions prises par lui en vue de faciliter le transit des marchandises et des voyageurs.

LE PRÉSIDENT. — S'il n'y a pas d'objection à l'amendement de la Délégation britannique, cet amendement est adopté.

En conséquence, les mots : *à tout ou partie de ces territoires* seront ajoutés à la fin de l'article 13.

Nous passons à l'amendement présenté par la Délégation polonaise.

M. WINIARSKI (Pologne). — Ce n'est pas un amendement. La Délégation polonaise a voulu obtenir le consentement de la Conférence pour que, dans le protocole de clôture, il soit constaté que la Pologne peut aussi interpréter l'article 23 du Pacte de telle façon qu'il comprenne aussi les dégâts matériels causés par la guerre qui a duré jusqu'à 1920 et occasionné des dévastations considérables dans les moyens de transport. Évidemment, le Pacte n'a pu prévoir cette guerre qui est comme la liquidation de la guerre mondiale. Je remercie la Délégation britannique de l'attitude qu'elle a prise au sujet de la proposition polonaise. La Pologne n'a pas l'intention d'invoquer cet article pour prolonger la période de dérogation prévue à l'article 13 au delà de ce qui est nécessaire. Je tiens à faire remarquer que notre proposition peut être intéressante également pour d'autres pays limitrophes de la Russie qui ont souffert aussi de la guerre avec les voisins de l'Est.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Je m'excuse d'avoir été absent quelques jours pour raison de santé et je vous demande d'exposer quelques idées qui me semblent indiquées à propos de cet article.

Il y a un amendement qui demande qu'il soit tenu compte non seulement de cette guerre, mais de ce qui a suivi la guerre : c'est l'amendement de la Pologne. La Roumanie se trouve à peu près dans les mêmes conditions. Le fait que l'on commence à énumérer des événements qui mettent un pays à l'abri de l'obligation du transit indique que c'est le principe même de l'article 13 qui est mal exprimé. L'article 13 a voulu faire des exceptions pour les impossibilités résultant des dévastations de la guerre. Il aurait fallu dire une fois pour toutes, à moins de n'en pas parler du tout, ce qui est contenu dans tous les traités du monde : *Le cas de force majeure peut être invoqué*. Le cas de force majeure peut être invoqué dans tous les contrats en droit privé comme en droit international et ceux-ci deviennent nuls par lui : *ad impossibilia nemo obligatur*.

Il y a un principe qui a été admis tout au long de la Convention et qu'il ne faudrait pas oublier au moment où nous sommes en train de terminer celle-ci. C'est que le droit de transit n'oblige pas les nations à exécuter des travaux. On demande à un pays ce

qu'il a, mais on ne peut lui imposer de construire en vue du transit. On ne peut pas demander à un pays de faire des travaux autres que ceux qu'il estime nécessaires pour ses propres intérêts et il serait vraiment excessif d'obliger quelqu'un à faire des dépenses en vue des intérêts d'autrui. Ceci a été admis et il n'y a eu aucune discussion. Il est bien certain que du moment où un pays n'est pas en état de faire le transit, soit à la suite de dévastations, soit par manque de matériel, il est excusé sans même qu'il en soit parlé dans la Convention.

Vous allez faire grief à un pays de ne pas construire une voie de chemin de fer à travers une vallée quelconque et vous allez l'obliger à la construire parce que le transit doit y passer.

Ce serait là nous acheminer dans une route non envisagée dans la Convention et qui est certainement en dehors du droit de transit. Ce dernier consiste en le droit de passer sur les voies existantes dans l'état où elles se trouvent. Si l'État intéressé trouve bon d'améliorer le système de ses chemins de fer, tant mieux, mais personne ne peut le lui imposer, personne ne peut lui dicter une politique de construction.

Mais il y a autre chose : notre collègue italien a proposé de limiter cette situation. On fait observer que la Roumanie n'a pas beaucoup de voies propres au transit. Pourquoi? Est-ce parce que les Roumains sont des gens incapables et parce qu'ils n'ont pas pu faire ce que l'on a fait dans d'autres pays? Non, c'est parce que depuis quatre siècles la Roumanie est continuellement en guerre avec des barbares venant du sud, de l'est, de l'ouest, des quatre points cardinaux.

Au moment où je parle, notre armée est sur le Dniester attendant à chaque instant l'invasion des barbares. Combien de temps cela durera-t-il? Je prends l'engagement de faire construire les chemins de fer roumains nécessaires si M. le Délégué italien veut bien me dire combien de temps dureront ces attaques. Cela ne finira jamais, car on ne sait jamais quand on est en paix. Nous ne sommes pas en guerre avec les bolchévistes, il n'y a jamais de déclaration de guerre avec eux. Je ne vous souhaite pas de vous trouver à côté d'eux et pour ma part, Monsieur le Délégué italien, j'aimerais mieux être en guerre avec vous qu'avec ces bolchévistes avec lesquels on ne sait jamais quand cela commence et quand cela finit. Comment voulez-vous que la Roumanie, continuellement sous la menace d'une attaque, puisse construire des voies de transit à une époque où malheureusement le reste de l'Europe a autre chose à faire qu'à l'aider à garder la frontière du Dniester? Si vous veniez tous avec nous sur le Dniester, à la bonne heure! Mais, tant que vous nous laisserez nous défendre tout seuls, je vous répondrai que si les attaques contre nous durent encore quatre siècles, pendant ces quatre siècles la Roumanie ne fera pas les chemins de fer nécessaires parce qu'elle ne le pourra pas, et que d'ailleurs, si cet état de choses dure encore quatre siècles, j'ignore ce que nous deviendrons.

Il ne nous est donc pas possible de prendre aucun engagement dans ces conditions. Ce n'est pas que je désire que ces choses se produisent pour la Roumanie, et j'espère que vous me croyez sur parole. Si je dis cela, ce n'est pas parce que je cherche une échappatoire dans le péril bolchéviste, car j'aimerais mieux qu'il ne se produise pas et que la Roumanie puisse faire ses chemins de fer en vue de servir ses intérêts propres et les vôtres en même temps.

Mais il n'y a pas que le bolchévisme. Nous ne savons pas ce qui peut se passer : il faut que les restrictions s'appliquent non seulement à cette guerre-ci, mais à toutes les guerres qui peuvent se produire, et non seulement à toutes les guerres, mais à tous les cas de force majeure : bolchévisme ou révolution intérieure. Il est donc entendu que dans le cas de force majeure, un pays doit être excusé de ne pouvoir faire le transit. D'ailleurs, il n'est pas nécessaire de le dire, puisqu'il est entendu une fois pour toutes que chaque pays ne met à la disposition du transit que ce dont il dispose et que personne ne peut l'obliger à augmenter ses moyens pour faciliter le transit. Si donc la Roumanie ne trouve pas intérêt à améliorer son système ferroviaire, si elle a d'autres chats à fouetter, personne ne pourra l'y forcer.

C'est pourquoi la Délégation roumaine avait proposé de changer le titre de l'article et de mettre, au lieu de *pour motif de guerre*, les mots *pour cas de force majeure*. En effet, dans tout contrat, il n'est pas nécessaire de mettre que les parties seront dégagées de toute obligation dans le cas de force majeure, qu'il s'agisse de droit privé aussi bien que de droit international. J'avais proposé de dire : *pour insuffisance de moyens*, cela revient au même. En disant que chaque pays donne ce dont il dispose, on entend qu'il

donne la capacité de ses lignes de chemins de fer, car il ne s'agit pas, bien entendu, de l'obliger à léser ses propres intérêts pour servir ceux des autres.

Mais cet amendement n'a pas été discuté : il a été inséré au procès-verbal et je ne sais pourquoi. Nous finirons par lire les procès-verbaux plutôt que les conventions. Enfin, c'est une question tranchée. En ce qui concerne cet article, il ne faut pas seulement limiter le temps pour lequel cette dérogation est admise, mais encore étendre celle-ci à tous les cas de force majeure possibles et imaginables pouvant se produire dans l'avenir comme il en est en droit privé et en droit international.

LE PRÉSIDENT. — Je demande à la Délégation roumaine si elle insiste sur son amendement.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Un principe général de droit veut que tous les cas de force majeure doivent être retenus pour tous les pays qui ne peuvent pas faire le transit. Nous visons un cas sur mille dans la Convention. Je n'y vois pas d'inconvénient. Mais on pourrait en ajouter deux ou trois autres, visant les révolutions, par exemple.

LE PRÉSIDENT. — Alors vous retirez votre amendement ?

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Je n'y vois pas d'inconvénient.

LE PRÉSIDENT. — La Délégation roumaine consent donc à retirer son amendement.

M. SIDZIKAUSKAS (Lithuanie). — Messieurs, lorsqu'il s'agit de pays dévastés, j'ai cru de mon devoir de prendre la parole pour faire quelques observations concernant spécialement mon pays. Le pays que j'ai l'honneur de représenter, Messieurs, a dû supporter trop lourdement le fardeau de la guerre pour que sa situation particulière ne doive pas être prise en considération. Non seulement, dès les premiers jours de la guerre mondiale, la Lithuanie est devenue l'arène des grands combats dont les grandes armées victorieuses ou en retraite traversèrent à plusieurs reprises le territoire, non seulement elle a dû supporter une occupation dure et longue, mais aussi, après l'armistice, la Lithuanie subit, du moins dans sa partie orientale, une dévastation grave commise du fait des agressions des troupes de la Russie des Soviets et, je dois le dire, des troupes polonaises régulières et en rébellion.

Grâce à sa situation géographique, faisant partie de la grand'route transitaire de l'Europe occidentale à l'Europe orientale et vice versa, autrement dit située entre l'Allemagne et la Russie, d'une part, et entre la mer Baltique et la Pologne, de l'autre, la Lithuanie est prédestinée à jouer un rôle tout spécial en ce qui concerne le transit. En effet, cinq lignes de chemins de fer d'intérêt international traversent son territoire. La Délégation de Lithuanie aimerait donc voir constater dans le protocole de clôture que la situation économique grave, résultant des dévastations commises sur son sol par des agressions ennemies postérieures à l'année 1918 pourra être invoquée valablement dans les conditions prévues dans l'article 13.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je tiens à éviter tout malentendu. Je suppose que nous sommes bien en train de discuter l'amendement polonais ? Je crains que la Délégation polonaise n'ait cru que l'attitude de la Délégation britannique, en ce qui concerne son amendement, ne fût un peu plus favorable qu'elle ne l'est en réalité. Après avoir soigneusement étudié les amendements apportés à la Convention, et en particulier la clause que nous avons été d'accord pour insérer, comme suite à la demande de la Délégation roumaine, dans le protocole de clôture, nous avons conclu que le cas auquel la Délégation polonaise se référait — c'est-à-dire l'impossibilité de faire passer le transit par un pays matériellement dévasté — est très suffisamment prévu par les termes de cet amendement.

Si j'ose le dire, la Délégation britannique n'aime pas l'article 13, parce que, d'une façon générale, nous n'aimons pas les exceptions. Je ne propose pas de le changer ; je comprends très bien qu'il reproduit une stipulation du Pacte, mais nous sommes entièrement opposés à ce qu'on l'étende.

M. WINIARSKI (Pologne). — Il y a eu, en effet, un petit malentendu. Je suis d'accord avec l'honorable Délégué de l'Empire britannique. On a fait tout pour prévoir les cas où l'exécution de la Convention sur le transit serait absolument impossible. Seulement, nous sommes liés en quelque sorte par le Pacte qui prévoit des dérogations en faveur des pays dévastés pendant la guerre de 1914-1918. Or, pour la Pologne, la guerre n'a pas été terminée en 1918, mais en 1920. Nous serions très heureux que la Conférence voulût bien décider l'insertion d'une telle constatation dans le protocole de clôture. Cependant, la Délégation polonaise n'insiste pas davantage, et si la Conférence était de l'avis que ce n'est pas dans le protocole de clôture qu'une telle insertion devrait être faite, nous nous contenterions de constater dans le procès-verbal que la Délégation polonaise se propose, le cas échéant, d'invoquer aussi ces circonstances devant le Conseil de la Société des Nations, quand nous parlerons des dérogations à apporter à cet article.

LE PRÉSIDENT — Messieurs, je pense que la Conférence ne fera pas d'objection à la dernière proposition de M. Winiarski. M. le Délégué de la Pologne demande de mentionner dans le procès-verbal le désir exprimé par son Gouvernement dans l'amendement présenté.

M. le Délégué de l'Empire britannique ne fait pas d'opposition ?

Sir H. LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — La Délégation britannique consent.

LE PRÉSIDENT. — L'amendement est donc retiré. Cette déclaration figurera au procès-verbal.

M. TSANG-OU (Chine). — Messieurs, je tiens à vous expliquer les motifs pour lesquels la Délégation chinoise demande l'exclusion — momentanément, tout au moins — du chemin de fer de l'Est chinois du régime de la Convention du transit

Ce chemin de fer, qui a une longueur de 1.500 kilomètres, relie la Russie, à travers des territoires chinois, à un port russe. C'est une très grande voie de communication pour le transit du trafic international allant en Russie.

En 1896, je crois, le Gouvernement russe et le Gouvernement chinois ont signé un accord par lequel ils ont confié la construction, l'administration et l'exploitation de ce chemin de fer à une banque russo-chinoise. Depuis que la révolution existe en Russie, le Gouvernement chinois se substitue au Gouvernement russe, pour surveiller le bon fonctionnement de ce chemin de fer. Il en assure le trafic, malgré le désordre qui existe en Russie, mais il ne se croit pas tout à fait en droit d'assumer, au nom de la Russie, l'obligation de la Convention du transit avant qu'il y ait un Gouvernement russe pour la ratifier en même temps que le Gouvernement chinois.

Ce dernier demande donc simplement d'exclure momentanément de la présente Convention le trafic de cette ligne, et que les règlements auxquels est soumis le trafic international sur ce chemin de fer soient maintenus en vigueur jusqu'à ce qu'il y ait un Gouvernement russe régulier. Je vous demande la permission d'invoquer l'article 13 pour pouvoir insérer ce texte dans le protocole de clôture.

LE PRÉSIDENT. — Le Délégué de la Chine formule la demande suivante :

La délégation chinoise demande que le transit sur le chemin de fer de l'Est chinois soit exclu momentanément de la Convention jusqu'à ce qu'il y ait un Gouvernement russe régulier, avec lequel la Chine puisse s'entendre, en vertu du traité de concession de ce chemin de fer.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je prends la parole comme Président de la Sous-Commission qui, après une très longue discussion, est arrivée à ce que nous croyions être un accord en ce qui concerne les rapports entre cette Convention et les Conventions antérieures. Cet accord me paraît comprendre le cas exposé par la Délégation chinoise.

M. Tsang-Ou, lui-même, était membre de cette Commission. Il est évident que la Russie — tant qu'elle est dans l'état actuel — n'est pas un État contractant, et, d'après

les stipulations de l'article 10, sous sa forme actuelle, une convention conclue avec un État non contractant n'est pas abrogée. L'État contractant ne fait que s'engager à essayer, à la première occasion, d'harmoniser les conventions de cette espèce avec l'esprit de notre Convention du transit. Il est évident aussi qu'on peut prévoir qu'un moment arrivera où la Russie aura un Gouvernement responsable avec lequel la Chine pourra négocier. J'espère qu'après ces explications, M. le Délégué de la Chine n'insistera pas pour insérer une réserve particulière qui remettrait en question l'ensemble de l'article 10.

M. BIGNAMI (Italie). — Pour les mêmes raisons que j'ai déjà développées au sujet de l'amendement présenté par la Délégation de l'Inde, je prie mon très sympathique collègue, M. Tsang-Ou, de ne pas insister pour sa proposition. Autrement, nous ferions une exception qui ne me paraît pas justifiée, et je me rallie aux observations de Sir Hubert Llewellyn Smith à cet égard.

M. TSANG-OU (Chine). — Je ne m'oppose nullement aux observations de nos collègues anglais et italiens, car je n'ai pas demandé l'exclusion complète de la ligne de l'Est chinois. J'ai simplement déclaré que tant qu'il existe une convention entre la Chine et la Russie, la première n'a pas le droit de la mettre seule en harmonie avec les nouvelles dispositions. La Chine doit attendre pour cela la constitution d'un Gouvernement russe régulier. Mais cela ne veut pas dire que la Chine ne s'engagera pas dans cette voie. L'impossibilité dont je parle est toute théorique, mais pratiquement la Chine s'efforcera d'harmoniser les deux conventions. En tout cas, si la Conférence n'est pas d'avis de spécifier quoi que ce soit dans le protocole, je demande que mon observation figure au procès-verbal.

M. LE PRÉSIDENT. — Ce sera naturellement au procès-verbal.

M. MATSUDA (Japon). — Un mot seulement. Je suis d'accord avec la manière de voir de M. le Délégué britannique. Si je ne me trompe, la déclaration de mon honorable collègue chinois signifie que la Chine voudrait appliquer cette convention avec l'assentiment de la Russie, étant donnée l'obscurité de la situation dans ce pays.

LE PRÉSIDENT. — Quelqu'un demande-t-il encore la parole sur l'article 13?...
Je le mets aux voix.

L'article 13 est adopté.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 14

LE PRÉSIDENT. — Nous passons, Messieurs, à l'article 14.

La Délégation française propose une autre rédaction pour cet article, et un nouvel article 14 *bis* ainsi conçus :

ARTICLE 14

En ce qui concerne les Hautes Parties Contractantes qui sont signataires des Traités de paix, conclus avec l'Allemagne le 28 juin 1919, avec l'Autriche le 10 septembre 1919, avec la Bulgarie le 27 novembre 1919, avec la Hongrie le 4 juin 1920, la présente Convention ne porte en rien atteinte à leurs droits et obligations tels qu'ils résultent desdits Traités.

ARTICLE NOUVEAU 14 *bis*

La présente Convention sera considérée comme la Convention générale, concernant le régime international du Transit, visée à l'article 279 du Traité de Paix avec l'Allemagne du 28 juin 1919, à l'article 331 du Traité de Paix avec l'Autriche du 10 septembre 1919, à l'article 246 du Traité de Paix avec la Bulgarie le 27 novembre 1919, à l'article 314 du Traité de Paix avec la Hongrie du 4 juin 1920, à l'article 17 du Traité conclu entre les Principales Puissances Alliées et Associées et la Pologne le 28 juin 1919, à l'article 19 du Traité conclu entre les Principales Puissances Alliées et Associées et la Tchéco-Slovaquie le 10 septembre 1919, à l'article 15 du Traité conclu entre les Principales Puissances Alliées et Associées et l'État serbe-croate-slovène du 10 septembre 1919, à l'article 15 du Traité conclu entre les Principales Puissances Alliées et Associées et la Roumanie le 9 septembre 1919.

M. SIBILLE (France). — Aucun de nous n'a reçu le mandat de reviser les traités de paix qui ont mis fin à la dernière guerre. Nous devons tous approuver, par conséquent, le principe posé à l'article 14 dans les termes suivants :

La présente Convention ne fait pas obstacle à l'application des traités de Versailles, Saint-Germain, Neuilly, etc., entre les Puissances signataires de ces traités.

Mais la rédaction qui nous est proposée me paraît critiquable. Il ne faut pas se contenter de viser quelques traités et d'ajouter *et cætera*. Il faut énumérer tous les traités auxquels la Convention que nous arrêtons ne fera pas obstacle. D'ailleurs, la rédaction elle-même de l'article manque un peu de précision, et il me semblerait préférable de dire :

La présente Convention ne porte en rien atteinte aux stipulations des traités de paix conclus avec l'Allemagne, l'Autriche,non plus qu'aux droits et obligations des Hautes Parties Contractantes en tant que signataires desdits traités.

Permettez-moi, Messieurs, de rappeler les termes de l'article 379 du Traité de Versailles. Cet article est ainsi conçu :

Sans préjudice des obligations particulières qui lui sont imposées par le présent traité au profit des Puissances alliées et associées, l'Allemagne s'engage à adhérer à toute convention générale concernant le régime international du transit, des voies navigables, des ports et des voies ferrées, qui pourrait être conclue entre les Puissances Alliées et Associées, avec l'approbation de la Société des Nations, dans un délai de cinq années à dater de la mise en vigueur du présent traité.

Ainsi, Messieurs, l'Allemagne devra adhérer à la Convention que nous rédigeons. Il faut qu'il soit bien entendu que cette adhésion ne portera aucune atteinte aux stipulations du Traité de Versailles. Il faut qu'il soit bien entendu que cette adhésion laissera entières les obligations que le Traité de paix a imposées à l'Allemagne, sans réciprocité. Il faut qu'il soit bien entendu que cette adhésion laissera entières certaines obligations qui doivent rester en vigueur pendant ces cinq ans, et notamment l'obligation pour l'Allemagne de faire transiter sur son territoire toutes les marchandises et toutes les personnes en provenance ou à destination des Puissances Alliées.

Il faut aussi que l'on réserve la disposition en vertu de laquelle l'Allemagne est obligée, sans réciprocité, je le répète, d'accorder au passage des hommes et des choses le traitement national.

Les simples réserves que je viens de faire devront, je crois, être l'objet d'une disposition dans le protocole de clôture.

Sous le bénéfice de ces très courtes observations, je demande à la Conférence de vouloir bien renvoyer l'article 14 au Comité de rédaction, afin que satisfaction soit donnée aux observations que je viens de présenter, non seulement dans l'intérêt de la France, mais dans celui des Puissances Alliées et Associées qui ont signé le Traité de Versailles.

LE PRÉSIDENT. — Si M. Sibille n'y voit pas d'objection, nous pourrions, après les mots : à l'approbation des traités, ajouter les mots : *de paix*, et supprimer les mots *et cætera*.

M. SIBILLE (France). — Laisser *et cætera* et renvoyer le tout au Comité de rédaction, qui nous présentera un texte définitif sur lequel nous serons certainement tous d'accord.

LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix, Messieurs, le renvoi de l'article 14 au Comité de rédaction.

Le renvoi est adopté.

LE PRÉSIDENT. — Il me semble que l'article 14 *bis*, dont la Délégation française propose l'insertion, pourrait être également renvoyé au Comité de rédaction.

M. SIBILLE (France). — J'allais précisément faire la même observation en ce qui concerne l'article 14 *bis*.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Il me paraîtrait excellent de renvoyer l'article 14 *bis* au Comité de rédaction, étant donné que les questions qu'il soulève ne sont guère que de sa compétence.

LE PRÉSIDENT. — Il n'y a pas d'objection au renvoi de l'article 14 *bis*.
L'article 14 *bis* est renvoyé au Comité de rédaction.

M. VALLOTTON (Suisse). — Le Comité de rédaction pourrait également examiner si cet article ne devrait pas figurer, non dans la Convention, mais dans un protocole de clôture. C'est dans l'intérêt de la Convention elle-même. J'ai entendu émettre ce vœu de différents côtés et je m'en fais ici l'écho.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je suis d'avis de laisser au Comité de rédaction le soin de choisir la place qu'il conviendra de donner à cet article.

M. SIBILLE (France). — Nous sommes tous d'accord ; le Comité de rédaction nous présentera des propositions que nous accepterons probablement.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Puisque l'article 14 *bis* a été renvoyé au Comité de rédaction, je prie la Délégation française de vouloir bien accepter, à cet article, une légère modification. Cet article commence ainsi :

La présente Convention sera considérée comme la Convention générale concernant le régime international du transit.....

Nous demandons, tout en réservant le point de vue du Gouvernement, que la Délégation française accepte de remplacer les mots *concernant le régime international* par les mots *remplaçant les dispositions relatives au régime international*.

L'idée est la même, mais la rédaction nous paraît plus claire.

LE PRÉSIDENT. — Je propose de renvoyer cette question au Comité de rédaction.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Dans ces conditions, nous demandons qu'un membre de notre Délégation fasse partie du Comité de rédaction.

LE PRÉSIDENT. — Parfaitement.

M. POLITIS (Grèce). — Dans l'article 14 *bis*, dans la liste des Traités de Paix, ne figure pas le Traité de Sèvres. Il conviendrait d'attirer l'attention du Comité de rédaction sur ce point.

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION DE L'ARTICLE 15

LE PRÉSIDENT. — Nous arrivons à l'article 15. La Sous-Commission propose une nouvelle rédaction ainsi conçue :

A défaut d'entente directe entre les Parties, tous différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention seront portés devant la Cour permanente de Justice internationale, à moins que, par application de 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 devant la Cour sera formé par une requête du Gouvernement qui entend porter le différend devant la Cour.

Toutefois, afin de régler autant que possible ces différends à l'amiable, les États 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'organisme 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 libre transit les facilités dont il jouissait avant l'acte ou le fait ayant donné lieu au différend.

Je donne la parole à M. Van Eysinga, de la Délégation des Pays-Bas, rapporteur de la Sous-Commission qui a préparé ce texte.

M. VAN EYSINGA, rapporteur. — Messieurs, la rédaction de l'article 15 a été confiée par vous avant-hier à la Sous-Commission qui avait rédigé le nouveau texte des articles 3, 4 et 5 du règlement sur l'organisation. Cette Sous-Commission a tenu plusieurs séances; des conversations ont suivi et quoique je ne puisse pas dire que l'accord a été réalisé très facilement, j'ai la satisfaction de constater qu'un accord général s'est fait sur le texte qui vient de vous être soumis.

L'article 15, tel qu'il figure dans le *Livre Vert*, prévoit, en ce qui concerne les différends nés de la Convention, à défaut d'entente entre les Parties, soit un recours à la Cour de Justice de la Société des Nations, soit l'arbitrage, soit toute autre manière de résoudre les difficultés.

En ce qui concerne cette juridiction, il n'y a guère eu de désaccord dans la Sous-Commission. Les difficultés se sont produites au sujet de ce que l'on pourrait nommer la conciliation précédant l'instance judiciaire.

J'envisagerai successivement chacun des quatre alinéas faisant l'objet du nouveau texte qui vous est soumis par la Commission.

Le premier alinéa reproduit la spécification de l'instance judiciaire telle qu'elle se trouve dans le *Livre Vert*.

J'appellerai l'attention de l'Assemblée sur deux points. La Sous-Commission a été unanime à reconnaître, d'une part, qu'en ce qui concerne l'arbitrage, l'article vise aussi bien un arbitrage *ad hoc* fondé sur un compromis *ad hoc* que l'arbitrage qui pourrait être fixé dans une clause générale; elle a reconnu, d'autre part, que l'application de la présente Convention telle qu'elle se trouve dans le *Livre Vert* ne vise que les différends dans lesquels une des parties prétend que l'autre applique la Convention d'une manière qui n'est pas conforme à la Convention elle-même et qu'elle ne vise pas le cas où une des parties prétend que l'application d'une convention par d'autres, tout en étant conforme au texte de la Convention, ne lui plaît pas. Je pense que nous serons tous d'accord sur ce point, comme la Commission l'a été.

Le deuxième alinéa est un nouvel alinéa.

Il me semble qu'à la première ligne, on pourrait supprimer les mots *devant la Cour*, ces mots étant reproduits à la fin de l'alinéa.

Cet alinéa est le résultat d'une demande faite par une Délégation à la Sous-Commission, relativement au rapport qu'il y a entre notre texte et le Code de procédure, tel qu'il se trouve dans le statut de la Cour de Justice de la Société des Nations. En effet, on lit dans l'article 40 du statut de la Cour de Justice que les affaires sont portées devant la Cour, selon les cas, soit par la notification du compromis, soit par une requête adressée au greffe. La question s'est posée de savoir s'il était nécessaire ou désirable de fixer les modalités du commencement de la procédure dans la Convention elle-même. Nous avons eu l'avantage d'entendre l'avis, sur cette question, du Directeur de la Section juridique du Secrétariat de la Société des Nations. Il a émis l'opinion, partagée par quelques Délégations, qu'il serait, en effet, utile d'insérer dans la Convention les modalités du commencement de la procédure. C'est pourquoi la Sous-Commission vous propose de dire, conformément à nos vues, que le recours sera formé par une requête.

Le troisième alinéa, concernant la procédure à suivre avant l'instance judiciaire, a donné lieu à quelques difficultés. A ce sujet, la Conférence a été saisie notamment d'un amendement de la Délégation française. La Délégation française a proposé un autre texte que je ne relirai pas, parce qu'il est connu de vous. Je me bornerai à souligner les principaux reproches faits par la Délégation française au texte du *Livre Vert*.

La Délégation française a proposé le texte suivant : *Préalablement à toute instance judiciaire, les Hautes Parties Contractantes s'engagent à soumettre, pour avis consultatif, leurs différends au Conseil de la Société des Nations qui consultera, dans la mesure où il l'estimera nécessaire, tout organisme technique institué dans ce but.*

La Délégation française, dans l'exposé des motifs oral qu'elle a fait de cet amendement, a appelé l'attention sur le point d'abord que l'article 37 du statut de la Société des Nations dit que lorsqu'un traité ou une convention en vigueur veut le renvoi à une juridiction à établir par la Société des Nations, la Cour constituera cette juridiction. Elle a, en outre, souligné le fait que le texte de l'article 15 du *Livre Vert* semblait impliquer dans l'instance judiciaire même la conciliation qui pourrait avoir lieu devant la Commission technique et consultative. Aussi cette Délégation a-t-elle fait valoir que, dans les codes de procédure de certains États, la conciliation constituait toujours une partie de l'instance judiciaire, tandis que d'après l'article 37 du Code de Genève, la Société des Nations veut seulement une procédure devant la Cour sans conciliation préalable.

La Délégation française a observé, en second lieu, que si l'on fait appel, en ce qui concerne les différends, à la coopération d'un organe qui a été simplement institué par une résolution de l'Assemblée, on pourrait en quelque sorte rendre éternel dans un texte conventionnel un organe qui n'aura peut-être qu'une vie éphémère.

En troisième lieu, la Délégation française a dit que, comme le Pacte de la Société des Nations prévoit une coopération très active de la part du Conseil, en ce qui concerne la solution des différends, il importerait de reconnaître aussi dans notre texte le rôle du Conseil même. C'est pourquoi la Délégation française proposait de nommer le Conseil lui-même, lequel consulterait dans la mesure où il l'estimerait nécessaire tout organe technique institué dans ce but. Le Conseil ne devrait pas nécessairement se prononcer dans tous les différends. Il pourrait renvoyer à un organisme technique institué dans ce but.

Un certain nombre de Délégations ont fait valoir de graves objections à cette proposition. On a dit d'abord qu'il ne serait peut-être pas utile, pour notre Conférence, de ne pas suivre une procédure déjà adoptée par l'Assemblée dans ses résolutions du 9 décembre dernier pour un certain nombre de différends analogues à ceux qui nous occupent. A cette époque, l'Assemblée a donné d'abord à la Commission consultative et, en seconde instance, à la Cour, la juridiction des questions analogues à celles qui nous occupent actuellement.

En second lieu, on a vu de graves inconvénients à donner au Conseil, qui est plutôt un organe politique, qui ne s'occupe que des questions de la plus grande importance, le mandat de trancher toutes les difficultés qui pourraient se produire dans notre organisation.

Toutefois, les Délégations qui avaient formulé ces objections ont tâché de donner satisfaction autant que possible à la Délégation française, qui insistait beaucoup sur le mandat à donner au Conseil. L'esprit de conciliation qui a présidé à nos travaux nous a alors amenés à un texte transactionnel, qui est un compromis, comme tout ce que nous faisons ici, et que je me permettrai de vous lire en soulignant les diverses concessions qu'on a bien voulu se faire.

Toutefois, afin de régler autant que possible ces différends à l'amiable, les États 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.

Je me permets de souligner d'abord les mots *préalablement à toute instance judiciaire*. Ils ont été insérés pour donner satisfaction à la première observation de la Délégation française. Il est donc bien entendu que la coopération de la Commission que nous allons former n'est pas une partie de l'instance judiciaire. On a eu soin ensuite d'éviter la difficulté qui se présenterait si on donnait un mandat à une institution qui disparaîtrait par la suite, en disant qu'on soumettra les différends à *l'organe qui se trouverait institué par la Société des Nations*. Il est clair que la Commission que notre Conférence va élire dans quelques jours est visée dans cet alinéa, mais l'Assemblée de Genève pourra toujours changer le nom ou l'organisation de la Commission prévue.

En ce qui concerne la préoccupation de la Délégation française de confier tous les différends au Conseil, le texte qui vous est proposé réserve tous les droits et toutes les attributions non seulement du Conseil, mais aussi de l'Assemblée en pareille matière. Il va de soi que nous n'avons pas qualité pour modifier en quoi que ce soit les articles

du Pacte et nous avons donc complètement réservé tous les droits et toutes les attributions du Conseil et de l'Assemblée par rapport à la solution des différends.

Je m'explique d'une manière aussi nette que possible en vous disant que la réserve, par rapport aux droits et attributions du Conseil et de l'Assemblée, comporte d'abord, dans les vues de la Sous-Commission, que, si une des parties saisit le Conseil d'un différend, en soutenant que ce différend entre dans la sphère de l'article 15 du Pacte, le Conseil sera par là même appelé à se prononcer sur ce différend. En outre, il est bien entendu que les droits et attributions du Conseil visés dans l'article comprennent entre autres le droit de contrôle du Conseil et de l'Assemblée, pour les organisations techniques. En vertu de ce droit, aucune communication de l'avis de l'organisme aux parties ne peut être faite, sinon sous réserve du droit de contrôle du Conseil qui peut, sous réserve lui-même du droit de l'Assemblée, suspendre cette communication s'il estime, par exemple, que le différend entre dans la sphère de l'article 15 du Pacte.

Je crois que ce que je viens de dire est tout à fait concordant avec la résolution de l'Assemblée, prise par rapport aux relations entre les organisations techniques, d'une part, et l'Assemblée et le Conseil, d'autre part.

En ce qui concerne, Messieurs, le dernier alinéa, je peux être très bref. Nous étions saisis d'un amendement français et d'un amendement roumain, qui visaient la suppression de l'alinéa 2 de l'article 2 correspondant au *Livre Vert*. Par contre, la Délégation brésilienne avait proposé de le modifier un peu et je crois que nous pourrions tous adopter l'alinéa tel qu'il est sous vos yeux maintenant et qui dit qu'*en cas d'urgence un avis provisoire* — naturellement de la Commission qui sera appelée à se prononcer à ce sujet — *pourra recommander toutes mesures provisionnelles destinées notamment à rendre au libre transit les facilités dont il jouissait avant l'acte ou le fait ayant donné lieu au différend.*

Tel est le résultat, je le répète, du compromis auquel la Sous-Commission est arrivée à l'unanimité.

LE PRÉSIDENT. — Vos applaudissements, Messieurs, expriment mieux que je ne saurais le faire la reconnaissance de l'Assemblée à M. Van Eysinga pour son excellent exposé.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Je veux simplement demander de qui est l'avis provisoire : de la Commission consultative, du Conseil de la Société des Nations, ou de la Cour de Justice ?

Je me rappelle bien, quand nous avons préparé cet article à Paris, qu'on a dit que c'était toujours la Commission consultative et technique qui devrait donner des avis.

Il serait donc utile de dire, afin qu'il n'y ait pas de malentendu, quel est l'organe qui devra donner un avis provisoire.

M. VAN EYSINGA (Pays-Bas), rapporteur. — Ma réponse, Messieurs, à la question posée par l'honorable Délégué sera très courte. L'alinéa 4 vise un avis provisoire de l'organisme nommé dans l'article 3. On pourrait donc dire :

En cas d'urgence, un avis provisoire de cet organe pourra recommander toutes mesures provisionnelles, destinées notamment à rendre au libre transit les facilités dont il jouissait avant l'acte ou le fait ayant donné lieu au différend.

Ce serait tout à fait clair.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — S'il est bien question de la Commission technique et consultative, je n'insiste pas, mais je désirais ce renseignement pour éviter des difficultés.

LE PRÉSIDENT. — Il est entendu qu'on n'ajoute rien.

M. POLITIS (Grèce). — Nous avons l'air d'ignorer l'existence de la Commission consultative et technique, quand nous disons : *l'organe qui se trouverait institué*, il y a même un conditionnel.

Je serais donc d'avis, suivant l'opinion de M. Avramovitch, de nommer cette Commission, puisqu'elle existe, puisque nous avons élaboré ici son règlement, puisque nous l'avons institué nous-mêmes. Mais M. Van Eysinga vient de dire que cet organe pourrait disparaître un jour, puisque aussi bien on a l'intention de le faire disparaître avant qu'il soit né, on pourrait donc dire : à la *Commission technique et consultative* ou à tout autre organe qui lui serait substitué à l'avenir. Mais je désirerais que cette Commission consultative et technique figurât dans le texte de cet article.

M. VAN EYSINGA (Pays-Bas), rapporteur. — Monsieur le Président, j'ai tâché tout à l'heure de souligner autant que possible qu'il n'y avait aucun doute, mais, au contraire, un accord parfait sur ce point dans le sein de la Commission. C'est, naturellement, la Commission que nous allons nommer qui est visée dans le troisième alinéa de ce texte. Pour donner satisfaction à la préoccupation de la Délégation française, on a dû, en même temps (et je crois que c'est tout à fait raisonnable) envisager la possibilité qui, peut-être, ne se réalisera jamais (on ne sait pas), que cette Commission sera remplacée par une autre qui portera un autre nom. C'est en prévision de cette éventualité qu'on a parlé d'un organe qui se trouvera institué par la Société des Nations. Mais, pour autant que notre Commission consultative existe, c'est à elle que se réfère ce troisième alinéa. Il n'y a pas de doute possible.

M. POLITIS (Grèce). — Il y a deux mots à ajouter.

LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix l'article 15 avec la nouvelle rédaction de la Sous-Commission, et amendé comme M. le rapporteur vient de l'indiquer.

L'article 15 est adopté par 29 voix.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Je ne veux pas rouvrir la discussion. Mais je pense que le doute qui a été soulevé pourrait être dissipé si l'on faisait de l'alinéa 4 la suite de l'alinéa 3. On verrait que c'est la continuation de la même idée.

LE PRÉSIDENT. — Cette observation est très juste et je pense que M. le rapporteur est d'accord.

M. VAN EYSINGA (Pays-Bas), rapporteur. — Parfaitement.

LE PRÉSIDENT. — Vous voyez comme la méthode de travail que nous avons suivie est excellente : par le fait d'avoir nommé une Sous-Commission qui a étudié tous les amendements, avant qu'un mot soit prononcé dans cette Commission sur un article, nous sommes arrivés à un accord, et à un accord parfait.

Il ne nous reste plus à discuter que l'article 16, car les articles 17 et suivants sont des articles protocolaires qui pourront être renvoyés immédiatement au Comité de rédaction.

La séance est levée à 13^h 15.

XII^e SÉANCE DE LA COMMISSION PLÉNIÈRE

(Mercredi 23 mars 1921, 17^h 45.)

DISCUSSION DES ARTICLES 16 A 23 — RENVOI A UNE SOUS-COMMISSION DE LA PROPOSITION BRÉSILIENNE RELATIVE A L'ARTICLE 2 — PRÉSIDENT DE M. HANOTAUX, PRÉSIDENT

La séance est ouverte sous la Présidence de M. le Jonkheer Loudon, Vice-Président de la Conférence.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 16

LE PRÉSIDENT. — Nous arrivons à l'article 16 : *Conséquences de l'inexécution.*

Il y a, à cet article, plusieurs amendements présentés par la Délégation brésilienne, la Délégation britannique, la Délégation française et la Délégation roumaine. Tous demandent la suppression de l'article.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je ne prendrai pas plus d'un instant du temps de la Commission. La Délégation britannique a proposé la suppression de cet article, parce qu'après les changements qui ont été faits dans les articles du règlement d'organisation traitant du règlement des différends, il semble que cet article ne peut rester tel qu'il est. Il nous paraît même qu'il n'est nullement nécessaire d'avoir un article sur ce sujet. Mais si quelqu'un était d'avis contraire, la Délégation britannique serait toute prête à proposer le renvoi de cet article à ce même Comité, qui a si heureusement résolu la question de la procédure pour le règlement des différends, afin qu'on étudie s'il est réellement nécessaire d'avoir dans la Convention un article qui indique la procédure à suivre en cas de non-exécution.

M. Georges BONNET (France). — Nous sommes d'accord avec la Délégation anglaise pour la suppression de l'article.

M. CARACOSTEA (Roumanie). — Nous nous rallions à la proposition de la Délégation britannique.

M. BARBOZA CARNEIRO (Brésil). — Nous nous y rallions aussi.

LE PRÉSIDENT. — Il n'y a pas d'opposition à la suppression de l'article?...

L'article 16 est supprimé.

DISCUSSION DES ARTICLES 17 A 22

LE PRÉSIDENT. — Nous arrivons aux articles protocolaires. Il conviendrait, nous semble-t-il, de les renvoyer au Comité de rédaction. Cependant, comme il a été présenté des amendements, la Conférence peut ne pas les renvoyer en bloc et traiter le fond des amendements.

Il n'y a pas lieu de discuter les articles 17 et 18, *Ratification et Notification*, qui sont liés à la signature.

M. WINIARSKI (Pologne). — La Délégation polonaise se rallie volontiers à la proposition de renvoi de ces articles au Comité de rédaction, mais à la condition que le Comité de rédaction permettra aux auteurs des amendements présentés à la Conférence d'aller les défendre devant le Comité.

LE PRÉSIDENT. — Il en sera certainement ainsi.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Il est vraisemblable qu'il n'y aura guère de discussion sur ces articles. C'est pourquoi il me semble préférable de les examiner ici; la Conférence décidera ensuite s'ils doivent être renvoyés au Comité de rédaction ou non. Car on ne peut pas dire d'avance qu'il ne s'agit que de questions de rédaction.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Nous pourrions tous tomber d'accord pour renvoyer au Comité de rédaction les articles 17, 18, 19 et 20, mais je suis tenté d'être d'accord avec le Délégué serbe-croate-slovène, en ce qui concerne les articles 21 et 22. Il me semble, en particulier pour l'article 21, que nous pourrions donner une indication au Comité de rédaction.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Tout en acceptant la proposition faite par l'honorable Délégué britannique, je demande qu'à l'article 20 les mots : *1^{er} juillet 1929* soient remplacés par les mots : *dix-huit mois après ladite ratification*. Il nous semble que le délai prévu pour l'application est trop court.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je suis d'accord avec le Délégué de l'État serbe-croate-slovène pour estimer que la question de la période de temps prévue par l'article 20, pour permettre aux différents pays de mettre d'accord leur législation intérieure avec la Convention, n'est pas une question de rédaction. Cependant, je trouve que nous ne pouvons pas dès maintenant rédiger cet article d'une façon satisfaisante sans connaître les propositions qui seront faites par le Comité de rédaction en ce qui concerne la forme des instruments que nous élaborons. Il pourrait, par exemple, être rédigé sans fixer la période? Je propose au Délégué de l'État serbe-croate-slovène de renvoyer cet article tel quel au Comité de rédaction.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Je m'associe aux observations de M. le Délégué britannique.

LE PRÉSIDENT. — S'il n'y a plus d'observation, les articles 17 et 20 inclus sont renvoyés au Comité de rédaction.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 21

Nous arrivons à l'article 21.

Sur cet article, la Délégation polonaise avait déposé un amendement. Il vient d'être entendu, d'accord avec cette Délégation, qu'il serait renvoyé au Comité de rédaction.

Il n'y a pas d'opposition?...

Il en est ainsi décidé.

Vient ensuite un amendement de la Délégation italienne.

M. BIGNAMI (Italie). — La Délégation italienne propose de réduire le délai de dix années à cinq. Il s'agit, en effet, d'une convention internationale établie pour la première fois sur des questions très ardues et dont l'application pourra être fort difficile. Il ne faut pas oublier que le monde est encore troublé et que certaines nations, comme la Russie, se trouvent dans des conditions très compliquées. C'est pourquoi nous proposons de réduire à cinq ans le délai minimum pour la dénonciation de la Convention.

M. Georges BONNET (France). — Comme la Délégation italienne, à laquelle elle s'associe, la Délégation française propose que la Convention soit conclue pour une période de cinq ans et elle demande également qu'elle se renouvelle par tacite recon-

duction. Il a paru, en effet, à la Délégation française qu'en raison du caractère nouveau de la Convention sur le transit, il pourrait être dangereux de se lier pour une trop longue période.

Pour vous citer des précédents, je vous rappellerai que les Conventions postales et télégraphiques sont sujettes à revision tous les cinq ans et qu'en raison des circonstances exceptionnelles que nous traversons, la dernière Convention de Madrid n'a été faite que pour quatre ans, puisqu'on doit se réunir en 1924. Il s'agit cependant d'accords internationaux faits depuis de nombreuses années et non pas, comme aujourd'hui, de matières presque entièrement nouvelles. La Délégation française estime donc, comme la Délégation italienne, qu'une période de cinq ans est suffisante. D'autre part, elle pense qu'il y aurait intérêt à fixer d'une autre manière le moment où la dénonciation doit être faite et elle vous propose de décider que cette dénonciation devra être faite six mois avant l'expiration de l'une des périodes de cinq ans, ce qui est l'intermédiaire entre le *Livre Vert* et la proposition italienne.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — La Délégation britannique est d'accord avec la proposition de la Délégation française, qui est d'ailleurs semblable à celle de la Délégation italienne. Je désire attirer votre attention sur le fait que tel que cet article est rédigé, la date à laquelle commence la période de cinq ans est celle de la mise en vigueur de la Convention, et cette date de la mise en vigueur est fixée dans un article précédent comme étant celle où trois Puissances au moins auront envoyé leur ratification. La Délégation britannique estime que la période de cinq ans doit commencer à la date où la Puissance qui exerce le droit de dénonciation a envoyé sa ratification. Je ne propose aucun texte précis, parce que cet article doit aller au Comité de rédaction. Nous voudrions voir insérer quelque chose dans ce sens, si la Délégation française est d'accord : *cinq ans à partir de la date de la ratification de la Puissance qui demande la dénonciation.*

LE PRÉSIDENT. — Le Comité de rédaction tiendra compte de cette recommandation.

M. Georges BONNET (France). — La Délégation française est entièrement d'accord avec la Délégation britannique.

M. REINHARDT (Autriche). — Je crois que nous sommes tous d'accord pour fixer un terme pour la dénonciation et pour que la Convention dure de cinq ans en cinq ans, mais il me semble qu'il serait nécessaire de dire que dans le cas où il n'y aurait pas dénonciation, la Convention resterait en vigueur et continuerait à jouer; je ne trouve aucune clause qui envisage ce cas.

LE PRÉSIDENT. — C'est encore un point qui sera étudié par le Comité de rédaction.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 22

Nous passons maintenant à l'article 22, intitulé *Revision*.

La Délégation britannique et la Délégation française proposent de le supprimer. Nous avons un amendement de la Délégation serbe, qui consiste à rédiger l'article 22 comme suit :

La Commission consultative et technique devra présenter à chaque Conférence générale des Communications et du Transit un rapport sur l'application de la présente Convention et la Conférence décidera, sur la demande d'un membre, soutenu par quatre autres membres, s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de la revision ou de la modification de ladite Convention dans les conditions prévues par les articles 3 et 7 du Règlement d'organisation.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Comme la suppression proposée de cet article va plus loin que l'amendement, je voudrais que les Délégations britannique et française nous indiquent leurs raisons.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Dès qu'on lit cet article, il paraît évident que c'est un vestige de l'ancien texte qui prévoit une Conférence générale des Communications et du Transit tenant des sessions régulières; c'est pourquoi il est impossible, après les changements qui ont été faits au Règlement d'organisation, que cet article reste tel quel. Je me suis demandé si nous pouvions trouver une nouvelle rédaction, mais étant donné que la Commission consultative et technique devra veiller à ce qui se passe, faire de temps à autre au Conseil ou à l'Assemblée tels rapports qu'elle jugera nécessaire, et faire des propositions aux futures Conférences, il me paraît tout à fait inutile de fixer ici le délai dans lequel elle peut faire ses rapports. Ce sera son affaire de présenter ses rapports quand il le faudra. Ceci ne touche aucunement les obligations des États; c'est uniquement la définition des devoirs de la Commission consultative et technique. Il me semble que cela ne doit pas avoir place dans la Convention et que, s'il faut l'insérer quelque part, il faudrait que ce fût dans le projet de Règlement d'organisation. Mais la Délégation britannique propose de le supprimer tout entier.

LE PRÉSIDENT. — Est-ce que ces explications donnent satisfaction à M. Avramovitch?

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Pas tout à fait. Il ne s'agit pas ici uniquement de la Commission consultative, mais de la revision, et je crois que l'on devrait appliquer à la Convention dont nous nous occupons les règles qui s'appliquent à toutes les Conventions, c'est-à-dire qu'on doit pouvoir la reviser et la modifier de temps à autre. Il y a eu, d'autre part, une autre idée dans cet article 22; on avait pensé que la Commission consultative préparerait les travaux et les communiquerait à la Conférence générale pour qu'elle puisse être renseignée sur l'application de la Convention. C'est pourquoi nous avons pensé qu'il faudrait modifier un peu cet article, lui donner un caractère plus général et plus démocratique, de façon que chacun puisse demander à la Commission consultative et technique de mettre à l'ordre du jour tel ou tel sujet. Il est exact, comme l'a dit M. le Délégué britannique, qu'après l'adoption des articles 3 et 7 du Règlement d'organisation, celui-ci a perdu un peu de sa valeur primitive, mais, cependant, pour ma part, je regrette infiniment que dans le règlement de cette Conférence on se soit un peu écarté des principes adoptés dans le Règlement de l'Assemblée de la Conférence. Nous avons changé le contenu de l'article 3, mais, dans l'article 7, nous avons maintenu la nécessité de réunir l'unanimité des membres de la Conférence pour mettre une question à l'ordre du jour. Et, d'autre part, nous avons dit que si, pendant une session, la Conférence décidait à la majorité des deux tiers seulement qu'elle doit être examinée, cette question serait non pas examinée de suite, mais remise à la Conférence suivante. Ceci me paraît aller trop loin. L'idée de la Délégation serbe-croate-slovène a toujours été qu'il convenait d'appliquer ici les règles qui ont été observées à Genève.

Cet article n'ayant été adopté qu'en première lecture, je crois que la Conférence peut y réfléchir encore et, peut-être, même prendre une nouvelle décision conforme à l'esprit de Genève, que nous avons invoqué ici plus d'une fois.

Voici pourquoi il me semble qu'il faille laisser subsister cet article 22, dont évidemment la rédaction devra être un peu modifiée pour pouvoir concorder avec les articles 3 et 7 du Règlement d'organisation.

LE PRÉSIDENT. — M. Avramovitch sera satisfait, je pense, que le Comité de rédaction soit saisi des remarques qu'il a faites.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Je vous remercie, Monsieur le Président; dans ma pensée cet article devait être conforme au règlement adopté à Genève, je ne vois aucune raison pour que notre règlement se sépare de celui de Genève.

Lorsque le règlement a été adopté en première lecture, au moment de la discussion

de l'article 7, j'étais dans une Sous-Commission et M. le Délégué serbe était également absent; nous n'avons donc pas pu exprimer à ce moment notre désir. C'est pourquoi je me permets d'exprimer le vœu que, lors de la deuxième lecture du règlement d'organisation, on tienne compte de mes observations.

LE PRÉSIDENT. — Le Bureau a pris bonne note du désir exprimé par M. Avramovitch.

M. Georges BONNET (France). — Monsieur le Président, Messieurs, la Délégation française tient à indiquer pour quelle raison elle a proposé la suppression de l'article 22, conformément d'ailleurs à la demande de M. le Délégué de Grande-Bretagne. C'est parce que, dans l'article 21, elle a demandé que la présente Convention soit conclue pour une période de cinq ans et renouvelable par périodes successives de cinq ans par tacite reconduction. Ce faisant, il lui a paru inutile de prévoir une révision pour cette Convention, une révision qui sera en quelque sorte automatique. Voilà pourquoi elle a demandé purement et simplement la suppression de l'article 22.

LE PRÉSIDENT. — Personne ne demande plus la parole au sujet de la suppression de l'article 22?...

S'il n'y a pas d'objection, nous pourrions considérer que l'Assemblée est d'avis de supprimer cet article.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — J'estime qu'il ne faut pas le supprimer, mais simplement le renvoyer au Comité de Rédaction. En tout cas, Monsieur le Président, je vous prie de mettre la question aux voix.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — N'y a-t-il pas un léger malentendu? Nous sommes tous d'accord avec le Délégué de Serbie pour estimer que cette question doit être examinée par le Comité de rédaction, non pas pour être insérée dans cette Convention, mais dans les articles du Règlement d'organisation. Je croyais que nous étions d'accord pour supprimer cet article ici.

LE PRÉSIDENT. — Il est donc entendu que l'article 22 est supprimé?...

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — M. le Délégué français parle de la prolongation de la Convention par tacite reconduction. Mais moi je parle du travail de révision, qu'il me paraît utile de prévoir, ainsi que du pouvoir qu'a la Conférence d'examiner quelle suite a été donnée à l'application des Conventions. Dans quelques années, il sera nécessaire d'avoir les renseignements que la Commission consultative technique aura pu se procurer.

Je voudrais donc qu'on ne supprimât pas cet article, mais qu'on le renvoyât simplement au Comité de rédaction. Si ensuite tout le monde est d'accord pour le supprimer, on le supprimera.

LE PRÉSIDENT. — En raison des doutes exprimés par M. Avramovitch, le Bureau ne fait aucune objection au renvoi de l'article au Comité de rédaction.

M. VALLOTTON (Suisse). — Je veux simplement appuyer les observations de M. le Délégué serbe, qui a raison de dire qu'il serait regrettable de faire disparaître complètement l'idée exprimée dans l'article en question.

M. WINIARSKI (Pologne). — La Délégation polonaise se rallie à la proposition de MM. Avramovitch et Vallotton.

LE PRÉSIDENT. — L'article 22 est donc renvoyé, ainsi que les articles 17 à 20, au Comité de rédaction.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 23

Nous passons à l'article 23, sur lequel il y a un amendement de la Délégation polonaise.

La Délégation polonaise propose d'ajouter à cet article un deuxième alinéa ainsi conçu :

Toutefois, chacune des Hautes Parties Contractantes pourra indiquer, lors de la signature de la présente Convention, lequel des deux textes elle se propose d'invoquer en cas de différends ou de contestations.

La parole est à M. Winiarski, de la Délégation polonaise.

M. WINIARSKI (Pologne). — Monsieur le Président, Messieurs, la Délégation polonaise est prête à donner toutes les explications nécessaires au sujet de cette proposition, qu'elle considère comme très importante au point de vue des relations internationales, mais aussi comme infiniment délicate.

Si la Conférence est d'avis qu'il vaut mieux renvoyer cet article, avec la proposition polonaise, au Comité de rédaction pour que celui-ci invite le Délégué polonais à lui fournir des explications, la Délégation polonaise ne s'y opposera pas. Dans le cas contraire, je suis prêt, comme je l'ai dit, à fournir ici même tous les renseignements nécessaires.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Ne pourrions-nous pas arriver à une décision, maintenant, en ce qui concerne cet amendement? Il me semble que nous surchargeons le Comité de rédaction d'un tas de questions qui ne sont pas, en vérité, des questions de rédaction. Il y a, en ce qui concerne l'interprétation des traités écrits en deux langues, un principe juridique parfaitement clair dont j'estime qu'il est très nécessaire de ne pas s'écarter dans le cas des Conventions que nous élaborons.

LE PRÉSIDENT. — M. le Délégué de la Pologne ferait-il une objection à ce que la question fût résolue ce soir?

M. WINIARSKI (Pologne). — Non, Monsieur le Président, mais, dans ce cas, je désirerais prendre la parole.

LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. Winiarski, Délégué de la Pologne.

M. WINIARSKI (Pologne). — Messieurs, si la Délégation polonaise a eu le courage ou la témérité d'aborder cette question, qui semble déjà être réglée par le Pacte et par les décisions de la Société des Nations, c'est qu'elle a conscience que la Conférence interprétera ses intentions avec toute la bienveillance qu'elles méritent. La Délégation polonaise a le sincère désir de faire quelque chose de bon et d'utile, sans blesser personne, et c'est pour agir en toute indépendance qu'elle n'a pressenti aucune des Délégations qu'elle pourrait considérer comme particulièrement intéressées dans cette question.

C'est un fait qu'il est impossible d'avoir, dans deux langues, deux textes absolument identiques, parce que les particularités de chaque langue s'opposent à ce qu'une pensée, une idée, soit exprimée exactement de la même façon dans les deux langues. Et ceux qui connaissent la vie constitutionnelle des États qui n'étaient pas homogènes au point de vue des nationalités, comme l'Autriche, par exemple, savent très bien qu'on a toujours été amené à choisir une langue et à la considérer comme officielle. C'est dans cette langue qu'étaient publiés les textes authentiques de lois.

Ici, nous avons deux langues : la langue anglaise et la langue française. Déjà les différences entre les deux textes ont donné lieu, à plusieurs reprises, à des contesta-

tions. Peut-être serait-il bon d'éviter ou de limiter le nombre des cas où ces difficultés peuvent surgir ultérieurement.

Comment la Délégation polonaise croit-elle que sa proposition pourrait jouer? Chaque Délégation indiquerait d'avance le texte qu'elle se propose d'invoquer en cas de contestation. Il est bien entendu que ce point de vue ne porte pas atteinte aux droits reconnus des deux langues. Un conflit serait presque impossible entre deux Parties Contractantes qui auraient adopté le même texte. L'on sait, en effet, que lorsqu'on travaille sur un seul texte et non pas sur deux textes, les idées qui vous viennent sont à peu près les mêmes. Évidemment, il se trouvera certains cas où une des deux parties pourrait invoquer le texte français, tandis que l'autre s'appuierait sur le texte anglais. Mais c'est ce qui se produit maintenant déjà, à chaque instant. A l'avenir, et mathématiquement, en quelque sorte, le nombre de ces cas où les parties en litige invoqueraient deux textes différents serait limité et, par cela même, seraient limitées aussi les causes de litige, de dissensions entre parties.

Nous avons des exemples où, quand il s'agissait d'interprétation, quelquefois l'omission d'une virgule, l'ordre, la disposition des mots ont été invoqués à l'appui de l'une ou l'autre thèse.

Pour la question d'arbitrage, tout le monde sait que si un différend naît entre deux États, il est facile de le résoudre par la voie de l'arbitrage. Et pourtant, on a préféré insérer des clauses d'arbitrage ou conclure des traités d'arbitrage pour s'obliger en quelque sorte, d'avance, à ne recourir à la guerre qu'après avoir usé tous les moyens diplomatiques possibles.

Je crois qu'au point de vue psychologique, les mêmes raisons qui ont milité en faveur de ces clauses d'arbitrage militent aussi en faveur d'une telle obligation, qui est d'ailleurs tout à fait facultative.

Il me semble qu'il serait bon d'offrir, aux États qui le désireraient, la possibilité d'indiquer le texte qu'ils se proposent d'invoquer en cas de litige. Il semble à la Délégation polonaise qu'il serait très important pour la vie internationale normale, afin de limiter autant que possible les cas de conflit, d'offrir aux États la latitude de s'engager d'avance.

LE PRÉSIDENT. — Monsieur le Délégué britannique, il paraît au Bureau que la question est trop grave pour être tranchée par un vote. Le Comité de rédaction, il est vrai, est assez chargé, mais il pourra assumer en outre ce petit travail. Mais je crois surtout qu'il faudrait consulter les juristes.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Si c'est là votre opinion, Monsieur le Président, je ne veux pas m'y opposer.

LE PRÉSIDENT. — Il est donc entendu que l'article 23 et l'amendement polonais sont renvoyés au Comité de rédaction.

PROPOSITION DE LA DÉLÉGATION BRÉSILIENNE RELATIVE A L'ARTICLE 2

LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. Demetrio Ribeiro, Délégué du Brésil, au sujet d'une addition proposée il y a quelque temps à l'article 2.

M. DEMETRIO RIBEIRO (Brésil). — Je me bornerai à rappeler qu'il y a quelques jours (1) la Délégation brésilienne a suggéré que si le moment était opportun pour abolir les traitements préférentiels en ce qui concerne les voies d'eau, il ne l'était pas moins en ce qui concerne l'abolition des traitements préférentiels pour les véhicules, car le projet sur la liberté du transit a essentiellement pour but de faciliter les transports et les transports présupposent les voies et les véhicules. Or, nous allons supprimer les traitements préférentiels en ce qui concerne les voies; si ce n'est pas dans

(1) Voir page 59.

cette Conférence que nous devons aussi nous occuper de les supprimer en ce qui concerne les véhicules, je me demande à quel moment nous pourrions nous en occuper.

En faisant cette observation, la Délégation brésilienne n'a pas d'arrière-pensée, et le Brésil peut prétendre, en cette matière, à être rangé parmi les pays les plus libéraux. Mais il y a peut-être sur le sujet une explication à donner pour les compétences juridiques qui font partie de cette Conférence, pour les grands entrepreneurs de transports qui le connaîtront mieux que les pays qui ne sont pas encore outillés pour se dire entrepreneurs de transports.

Quand la Délégation brésilienne a présenté pour la première fois son indication, notre honorable Président a suggéré que l'on devait s'efforcer tout d'abord, en des entretiens amicaux, de connaître le sentiment de quelques-unes des Délégations plus intéressées dans la matière. La Délégation brésilienne a fait tous ses efforts dans ce sens et elle pense qu'elle ne s'écarte pas de la raison et de la prudence en revenant devant vous pour demander que la question qu'elle a soulevée soit étudiée par une commission spéciale, composée de personnalités compétentes, dans l'esprit de complet désintéressement nécessaire.

LE PRÉSIDENT. — Je remercie M. le Délégué du Brésil de sa communication et je suis, en effet, d'avis qu'il serait bon de soumettre cette question à une sous-commission. Celle-ci pourrait être composée d'un membre de chacune des Délégations suivantes : Belgique, Brésil, Empire britannique, Bulgarie, France, Indes, Italie, Japon, Norvège, Paraguay, Perse, Uruguay.

Il n'y a pas d'opposition?...

Il en est ainsi décidé.

Nous aurons donc à entendre la semaine prochaine le rapport de cette sous-commission et celui de la sous-commission nommée pour étudier la question des enclaves, c'est-à-dire les amendements de la Délégation de l'Inde et des Délégations française et portugaise.

Je regrette de dire que nos travaux ne sont pas tout à fait terminés : j'aurai donc le plaisir de reprendre cette place la semaine prochaine.

Je vais donc lever la séance de la Commission sur le transit et céder le fauteuil à M. le Président de la Conférence.

PRÉSIDENCE DE M. GABRIEL HANOTAUX, PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT. — Avant de vous proposer de suspendre quelques instants la séance, je suis certain que je ne ferai qu'exprimer votre opinion — vos applaudissements d'ailleurs viennent de le prouver — en remerciant M. le Jonkheer Loudon d'avoir présidé vos travaux avec tant d'assiduité, d'activité et d'esprit de conciliation. Ce sont les caractères mêmes de son esprit et il n'est pas étonnant qu'il ait ainsi contribué à la bonne marche de vos délibérations et à l'heureux succès de l'élaboration de la Convention du Transit.

Après avoir remercié son Président, je traduirai aussi le sentiment de celui-ci en remerciant la Commission...

M. LE JONKHEER LOUDON, Vice-Président. — Je voulais le dire, Monsieur le Président. Comme je l'ai fait remarquer tout à l'heure, nous ne sommes pas arrivés à la fin de nos travaux, mais nous en sommes tout proches et, avant de nous séparer pour les fêtes de Pâques, je voudrais dire à tous ces Messieurs combien je les remercie de la façon dont ils m'ont facilité la tâche et, bien mieux, combien ils me l'ont rendue agréable, à tel point qu'au fond je regrette infiniment que nous soyons presque arrivés à la fin de nos travaux ! Il a fallu faire de grands efforts pour les mener à bonne fin et vous avez fait preuve d'un tel esprit de conciliation que, maintenant que nous avons fixé les bases du travail de la Conférence, je vous en exprime, de cette place, la très haute appréciation du Bureau tout entier. M. le Président m'excusera d'avoir pris la parole et me permettra de vous remercier encore tout particulièrement de la façon dont vous avez bien voulu m'aider à accomplir ma très légère et très agréable tâche.

LE PRÉSIDENT. — M. le Jonkheer Loudon est un de ces hommes très rares qui regrettent d'être invités au repos. Soyez tranquille, mon cher Président, nous vous fatiguerons encore !

Messieurs, au moment où nous franchissons cette étape, si je puis m'exprimer ainsi, il nous est déjà permis de jeter les regards en arrière avec une réelle satisfaction. Bien que nos travaux aient commencé depuis peu de temps, la Conférence s'est constituée, elle a fait son règlement d'organisation et elle a rédigé la grande préface de toute convention, en la matière, je veux dire la Convention sur le Transit.

Par le Règlement d'organisation, vous avez constitué l'organe même de la future application de nos conventions, c'est-à-dire la Commission consultative et technique selon les idées de l'Assemblée de Genève, et, de plus, vous avez fondé cette première manière d'aborder le règlement des conflits qui constitue un progrès considérable au point de vue international en tout ce qui concerne les questions de transport, progrès dont vous êtes les véritables créateurs. Il me semble vraiment qu'il est encourageant pour vous de constater des résultats aussi intéressants. Ils sont incomplets, c'est entendu, il reste encore quelques points de rédaction, quelques détails à étudier dans des sous-commissions. Mais les résultats déjà acquis nous font espérer que les difficultés à aborder maintenant en conférence seront réglées dans le même esprit et, malgré l'insuffisance de votre Président, avec le même succès.

La séance est levée à 18^h 15.

XIII^e SÉANCE DE LA COMMISSION PLÉNIÈRE

(Lundi 11 avril 1921, 17 heures.)

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION CHARGÉE D'Étudier DES CAS SPÉCIAUX RELATIFS A L'APPLICATION DE LA CONVENTION AUX COLONIES — RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION CHARGÉE D'EXAMINER LA PROPOSITION BRÉSILIENNE — EXPLICATIONS DU DÉLÉGUÉ CHINOIS RELATIVEMENT A L'ARTICLE 10 — PROPOSITION DU DÉLÉGUÉ DE SUISSE RELATIVE A LA DÉNONCIATION.

La séance est ouverte sous la Présidence de M. le Jonkheer Loudon, Vice-Président de la Conférence (1).

.....

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION CHARGÉE D'Étudier DES CAS SPÉCIAUX RELATIFS A L'APPLICATION DE LA CONVENTION AUX COLONIES

LE PRÉSIDENT. — Nous allons maintenant examiner le rapport présenté par M. Bignami, de la Délégation italienne, au nom de la Sous-Commission nommée pour l'examen de quelques cas spéciaux relatifs à l'application de la Convention sur la liberté du transit dans les colonies (2). La parole est à M. Bignami.

M. BIGNAMI (Italie), rapporteur. — Messieurs, comme vous vous le rappelez très bien, pendant la discussion sur la Convention du transit, plusieurs délégués firent remarquer les difficultés d'application de ladite Convention à des cas spéciaux, qui se trouvent dans quelques colonies.

En effet, le Délégué de l'Inde avait présenté l'amendement suivant à l'article 13 :

En ce qui concerne les Établissements français et portugais dans l'Inde, il est entendu que les particularités de leur situation géographique ne permettent pas d'y appliquer les dispositions de la présente Convention. Les conditions de transit peuvent y être le sujet d'accords entre l'Inde et les États intéressés.

Un amendement analogue avait été présenté par les Délégués de France et de Portugal sous forme d'article nouveau :

Il est entendu que les particularités de leur situation géographique ne permettent pas d'appliquer les dispositions de la présente Convention à l'Indo-Chine, ainsi qu'aux possessions et pays de Protectorat de la France et du Portugal en Afrique. Les conditions du transit peuvent toujours, dans ces possessions et pays de protectorat, faire l'objet d'accords spéciaux entre les États intéressés.

(1) Cette réunion a été tenue après la vingtième séance de la Conférence, afin d'entendre les rapports des deux Sous-Commissions nommées le 23 mars (voir pages 164 à 184) et dont les travaux n'avaient pu être achevés avant la lecture du rapport de M. Neujean.

En note, à la page 234, se trouve un rapport de Sir Cecil Hurst qui constitue le début du compte rendu de la treizième séance.

(2) A partir de cette séance, les références sont faites au texte qui constitue la Section VI de la quatrième partie du présent volume (texte rédigé par le Comité de rédaction, d'après le texte élaboré en Commission plénière, et soumis à la Conférence).

Dans la séance du 22 mars (1), la discussion fut longue et assez vive. Après une explication du Délégué de l'Inde sur les conditions particulières de l'Inde qui, à son avis, justifiaient l'amendement proposé, le Délégué français avait fait remarquer que d'autres cas le justifiaient également (Cambodge, Indo-Chine, territoires portugais de Kabinda et de Guinée, la colonie espagnole de Riomuni, territoire de Whydah au Dahomey). Le Délégué belge, quoiqu'il acceptât l'amendement indien, avait déclaré qu'il ne pouvait s'associer aux amendements proposés et avait rappelé la situation toute particulière du bassin conventionnel du Congo, que le délégué français déclara être d'avis, comme lui, de maintenir intact. Le Délégué anglais s'était associé à l'amendement indien. Le Délégué italien, au contraire, après avoir demandé si la nouvelle rédaction de l'article 10 n'aurait pu suffire, avait déclaré qu'il ne pouvait voter une proposition qui fit des exceptions nominatives, mais qu'il en aurait voté une ayant un caractère général. Le Délégué japonais se déclarait pour la liberté pleine et entière du transit.

On proposa alors de renvoyer le problème à une Sous-Commission chargée de trouver une formule d'ordre général. Le Délégué d'Espagne et, avec certaines restrictions, le Délégué de la Chine, s'associèrent à cette proposition.

La discussion continua et, le quorum n'ayant pas été atteint, le vote pour savoir si les deux questions seraient unies ou séparées, fut renvoyé à la séance suivante.

Le 23 mars au matin, le Délégué de l'Inde ayant retiré son objection, les deux questions furent renvoyées à une Sous-Commission qui fut formée des Délégués de l'Inde, de la Grande-Bretagne, de la Belgique, de la France, du Portugal, de l'Espagne, de la Chine, de l'Italie, du Japon, du Brésil et des Pays-Bas.

La Sous-Commission se réunit dans le Palais de Mancomunidad et nomma dans la première séance président et, dans la dernière, rapporteur le Délégué de l'Italie qui vous parle et qui est heureux de rendre hommage à l'esprit de conciliation de tous les Membres et qui s'estime très honoré de pouvoir vous exposer ici ce que la Sous-Commission a cru nécessaire de conclure pour donner satisfaction aux observations présentées. Toutes les délibérations de la Sous-Commission ont été prises à l'unanimité.

1^o *Établissements français et portugais dans l'Inde et l'Indo-Chine.* — La Sous-Commission, après avoir entendu les explications données par la Délégation des Indes en ce qui concerne les Établissements français et portugais dans les Indes, et après avoir étudié les cartes, a estimé que les importantes difficultés administratives que causerait l'application de la Convention justifiaient une exception. Les huit Établissements (cinq français et trois portugais) sont à la fois, en ce qui concerne l'étendue du territoire et la population, très petits par rapport aux Indes. L'étendue totale des Établissements n'est que de 1.752 milles carrés, et la population de 843.325 habitants. L'étendue des Indes est de 1.773.168 milles carrés, et la population, en 1911, de 315.132.537 habitants. Le plus grand Établissement est Goa, qui a une étendue de 1.469 milles carrés et une population de 515.772 habitants. Mais, dans ce cas, la Délégation portugaise est d'accord pour estimer que les conditions du premier paragraphe de l'article proposé sont remplies. De plus, les conditions géographiques de quelques-uns des Établissements sont remarquables par ce fait qu'ils ne sont pas d'un seul tenant et qu'ils sont constitués par un certain nombre de parcelles divisées et entourées par les possessions britanniques des Indes.

Dans des cas semblables, ainsi que dans les cas d'enclave d'un seul tenant, et si les stipulations de la Convention étaient strictement appliquées, il en résulterait une très importante contrebande et, en conséquence, le Gouvernement des Indes serait forcé, afin de protéger ses finances, d'entourer chaque Établissement par un cordon douanier très sévère.

Sans compter que le Gouvernement des Indes serait alors obligé à des dépenses et amené à des difficultés inutiles, les mesures prises n'auraient probablement aucune efficacité, et nul bénéfice n'en résulterait pour les Établissements.

Pour l'instant, on a supprimé quelques stations douanières sur les frontières des Établissements, ce qui fait que les établissements sont, en ce qui concerne le transit

(1) Voir pages 153 et suivantes.

et les douanes, dans la même situation favorable que le territoire des Indes britanniques qui les entoure.

En ce qui concerne l'Indo-Chine, la Sous-Commission a unanimement estimé qu'il y avait lieu de tenir compte de la situation géographique et politique de cette possession, dont le Délégué de la France avait fait ressortir les particularités. Longuement orientée du nord au sud, l'Indo-Chine est, au contraire, rétrécie de l'ouest vers l'est, dans sa plus grande étendue.

Avec une telle configuration, ce pays se trouve avoir un développement de frontières d'environ 6.000 kilomètres, pour une superficie totale qui ne dépasse guère 300.000 kilomètres carrés. L'Indo-Chine n'a pas encore les moyens matériels d'assurer la surveillance continue de limites aussi étendues, dans des territoires dont la pénétration économique ne s'accomplit que graduellement et où les conditions générales de pacification et de sécurité demeurent fort inégales. Il a paru manifeste à la Sous-Commission que cette situation particulière ne permettait pas d'assurer pratiquement, en Indo-Chine, l'application immédiate et intégrale de la Convention sur le transit.

Après une longue discussion, la Commission a été d'accord de proposer à la Conférence l'article suivant :

Il est admis qu'il existe, soit à l'intérieur, soit sur les frontières mêmes de territoires de certains États Contractants, des zones ou enclaves d'une étendue et d'une population très faible par rapport à celle desdits territoires, et qui forment des parties détachées ou des Établissements appartenant à d'autres États Métropoles, auxquelles il est impossible, pour des raisons administratives, d'appliquer les dispositions de la présente Convention.

Il en est de même lorsqu'une colonie ou dépendance possède une frontière très longue par rapport à sa superficie, où il est, par suite, à peu près impossible d'assurer la surveillance douanière et de police nécessaire.

Toutefois les États intéressés appliqueront, dans les cas visés ci-dessus, un régime qui, dans la mesure du possible, respectera les principes de la présente Convention et qui facilitera le transit et les communications.

Cet article doit être entendu comme une mesure exceptionnelle pour faire face aux cas spéciaux des Établissements français et portugais dans l'Inde et de la possession française dans l'Indo-Chine.

Toutefois, l'article est rédigé de façon à pouvoir faire face à d'autres cas exceptionnels, s'il en existe, pourvu qu'ils présentent au moins les mêmes caractéristiques et que les États intéressés soient d'accord pour profiter des dispositions du présent article.

Conformément au dernier paragraphe du texte adopté par la Sous-Commission, les États intéressés devront mettre en vigueur, dans les pays visés par l'article, un régime de transit qui respecte, autant qu'il sera possible, les principes de la Convention. Cet engagement s'applique notamment aux droits qui auraient pour effet d'atteindre directement le simple transit, et que les États intéressés devront, aussitôt qu'ils le jugeront possible, s'attacher à faire disparaître.

Toutefois, la Délégation chinoise, d'accord avec la Délégation française, a insisté pour que, dans le cas particulier de l'Indo-Chine, la question du transit avec la province du Yunnan fût réglée tout spécialement entre les deux États.

2° *Chemin de fer de Beira à la frontière de Rhodesia.* — Le Délégué du Portugal rappela à l'attention de la Sous-Commission la situation spéciale du chemin de fer de Beira à la frontière de Rhodesia.

Le traité du 11 juin 1891, entre la Grande-Bretagne et le Portugal, a reconnu à ce dernier le droit de percevoir une taxe, jusqu'au maximum de 3%, sur les marchandises en transit à travers les territoires portugais situés entre la côte est de l'Afrique et la zone d'influence anglaise. En conséquence, le Portugal a accordé à une compagnie anglaise la construction d'un chemin de fer de Beira à la frontière de Rhodesia. Une des conditions du contrat de construction est que le droit de 3% *ad valorem*, prévu dans le traité et perçu sur les marchandises en transit, serait remis à la Compagnie concessionnaire. Dans ces conditions, le Portugal est forcé de conserver, dans le port de Beira, le droit de transit de 3% *ad valorem*.

La Sous-Commission, considérant les circonstances spéciales résultant d'obligations prises par un traité en vigueur, est d'avis que le droit de transit ci-dessus indiqué peut être maintenu dans les termes de l'article 10 du projet de transit, déjà approuvé.

La Sous-Commission a accepté la déclaration du Délégué du Portugal que, quoique la colonie d'Angola soit comprise dans les stipulations de la Convention du transit, il est bien entendu qu'aucun État ne peut être obligé, en vertu de cette Convention, à construire des chemins de fer spéciaux pour faciliter le transit ou à concéder des territoires pour cette construction.

3^o *Droits et obligations entre les territoires faisant partie ou placés sous la protection d'un même État souverain.* — En même temps, la Sous-Commission a pris en considération un nouvel article, que la Délégation britannique avait présenté pour l'insérer dans chaque convention, afin de préciser que les dispositions de ces conventions ne pouvaient affecter les droits et les relations *inter se* des territoires qui forment partie ou qui se trouvent sous la protection du même État souverain, que ces territoires pris individuellement soient ou non Membres de la Société des Nations.

La Sous-Commission a examiné, en outre, la proposition suivante de la Délégation chinoise :

Il est entendu, en ce qui concerne les Conventions du Transit, des Voies navigables, des Chemins de fer et des Ports, que, pour le cas de territoires limitrophes placés sous la souveraineté ou l'autorité d'un même État souverain, ces territoires sont compris dans la frontière politique de l'État souverain, que ces territoires soient ou non individuellement Membres de la Société des Nations.

La Sous-Commission, ayant unanimement reconnu que rien, dans les présentes conventions, ne s'oppose à la proposition britannique, a cru préférable de mieux préciser cette interprétation avec un article nouveau. L'article, qui est le suivant, couvre aussi le cas présenté par la Délégation chinoise, de territoires limitrophes placés sous la souveraineté ou l'autorité d'un même État souverain et qui, aux effets de cette Convention, doivent naturellement être considérés comme faisant partie d'un État unique :

Il est entendu que rien dans cette Convention ne doit être interprété comme réglant les droits et obligations *inter se* de territoires faisant partie ou placés sous la protection d'un même État souverain, que ces territoires *pris individuellement* soient ou non Membres de la Société des Nations.

4^o Enfin, le Délégué chinois attira l'attention de la Sous-Commission sur un certain nombre de questions relatives à l'application de la Convention du transit aux ports étrangers cédés à bail et situés sur les bords de la Chine, ports d'une très petite étendue, d'une population très réduite et avec douane chinoise.

De la discussion, il résulta que les désirs de la Délégation chinoise pourraient être complètement exaucés en introduisant, dans le rapport, des références basées sur le passage à la page 38 du *Livre Vert*, qui donne l'interprétation du mot *autorité* en relation aux territoires sur lesquels l'autorité est partagée, et sur le passage à la page 38 (1) qui définit l'exacte signification du mot *frontière*.

En conséquence, la Sous-Commission recommande l'insertion de ces passages dans le rapport (2).

Il est bien entendu que le texte de ces articles serait à renvoyer au Comité de rédaction.

LE PRÉSIDENT. — Je tiens à remercier M. Bignami de la rédaction de ce rapport qui nous donne une idée très exacte de la question.

Nous avons donc à nous occuper de l'examen et de l'adoption de deux nouveaux articles. Le premier, dont M. Bignami nous a donné lecture, est ainsi conçu :

Il est admis qu'il existe, soit à l'intérieur, soit sur les frontières mêmes de territoires de certains États contractants, des zones ou enclaves, etc.....

Cet article, Messieurs, m'a paru un peu confus et je me suis permis de m'en entretenir avec M. Réveillaud, le juriste français par excellence, et nous avons été d'avis que

(1) Voir page 284.

(2) Rapport de la Commission plénière à la Conférence, présenté par M. Neujean (Belgique). Voir page 208.

quelques modifications pourraient être opportunément apportées au texte. Je vais vous donner lecture du texte que nous avons arrêté, nous pourrions ensuite le renvoyer à l'examen de MM. les Juristes qui, sinon séance tenante, du moins ce soir, voudront bien établir un texte définitif qui pourrait être voté demain.

Voici le texte que je vous propose :

Étant donné qu'il existe, soit à l'intérieur, soit aux frontières mêmes des territoires de certains États Contractants, des zones ou enclaves d'une étendue et d'une population très faible par rapport à celle desdits territoires, formant soit des parties détachées de ceux-ci, soit des Établissements appartenant à d'autres États métropoles et auxquelles il est impossible, pour des raisons administratives, d'appliquer les dispositions de la présente Convention, il est convenu que ces dispositions ne s'appliqueront pas auxdites zones ou enclaves.

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 États intéressés appliqueront, dans les cas visés ci-dessus, un régime qui, dans la mesure du possible, respectera les principes de la présente Convention et qui facilitera le transit et les communications.

Quelqu'un a-t-il une observation à présenter sur ce nouvel article?

Sir Louis KERSHAW (Inde) (s'exprimant en anglais). — Je tiens à spécifier qu'en acceptant cet article la Délégation de l'Inde estime qu'il est bien entendu — et cette question a été exposée à la Sous-Commission — que l'on peut percevoir des droits de douane sur des marchandises arrivant aux Indes britanniques, et qu'on peut surveiller la contrebande. Il n'y a nulle intention de restreindre ou de mettre obstacle au commerce légitime avec les Établissements. Comme je l'ai expliqué à la Conférence et à la Sous-Commission, les difficultés que nous essayons de tourner sont essentiellement de nature administrative.

Je voudrais que ceci fût inséré au procès-verbal.

LE PRÉSIDENT. — Je pense que personne ne s'opposera à l'insertion de cette déclaration au procès-verbal.

En ce qui concerne la traduction de cet article en anglais, Sir Cecil Hurst et M. Réveillaud pourront se mettre d'accord et il en sera donné ultérieurement lecture.

M. HALEWYCK (Belgique). — J'ai demandé la parole pour une précision à la page 5 du rapport si clair et si parfait de M. Bignami. Il s'agit du dernier alinéa de cette page, qui est ainsi conçu :

Conformément au dernier paragraphe du texte adopté par la Commission, les États intéressés devront mettre en vigueur, dans les pays visés par l'article, un régime de transit qui respecte, autant qu'il sera possible, les principes de la Convention. Cet engagement s'applique notamment aux droits qui auraient pour effet d'atteindre directement le simple transit, et que les États intéressés devront, aussitôt qu'ils le jugeront possible, s'attacher à faire disparaître.

Pour éviter toute confusion, je tiens à bien préciser la portée de cette phrase. Au sein de la Sous-Commission, il a été formellement entendu qu'elle devait signifier nettement que les droits de transit, actuellement existants, ne pourront en aucun cas être augmentés et que de nouveaux droits ne pourront être établis dans les territoires visés par l'amendement.

Si j'ai cru utile de faire cette déclaration pour préciser le sens du paragraphe en question, je ne demande pas que le rapport soit modifié. Il suffira que mes paroles figurent au procès-verbal.

M. BIGNAMI (Italie). — Je ne crois pas que cette précision soit nécessaire, car, du moment que les États intéressés devront s'attacher à faire disparaître, aussitôt qu'ils le jugeront possible, les droits en question, il est entendu qu'ils ne peuvent pas les augmenter.

Je ne vois cependant aucun inconvénient à ce que le vœu de M. le Délégué de la Belgique soit pris en considération.

M. HALEWYCK (Belgique). — Je persiste à penser que la précision devait être faite et je n'aurais aucune peine à justifier ma manière de voir. Mais, puisque l'honorable rapporteur m'a répondu en marquant son parfait accord au sujet de la portée de l'alinéa et de la décision prise, je n'insiste pas, ne voulant pas prolonger inutilement cet échange de vues.

LE PRÉSIDENT. — Nous pourrions maintenant passer au nouvel article qui a été proposé à la Sous-Commission par MM. les Délégués britannique et chinois. Il s'agit de l'article ainsi conçu :

Il est entendu que rien dans cette Convention ne doit être interprété comme réglant les droits et obligations *inter se* de territoires faisant partie ou placés sous la protection d'un même État souverain, que ces territoires pris individuellement soient ou non Membres de la Société des Nations.

Personne ne demande la parole sur cet article?

Je le mets aux voix.

L'article est adopté.

En ce qui concerne la proposition de la Sous-Commission recommandant l'insertion dans le rapport des références basées sur le passage à la page 38 du *Livre Vert* (1) qui donne l'interprétation du mot *autorité*, en ce qui concerne les territoires sur lesquels l'autorité est partagée et sur le passage à la page 38 qui définit l'exacte signification du mot *frontière*, je pense qu'il n'y a aucune opposition.

Il en est ainsi décidé.

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION CHARGÉE D'EXAMINER LA PROPOSITION BRÉSILIENNE

LE PRÉSIDENT. — Le rapport de la Sous-Commission chargée d'examiner la proposition brésilienne (2) est ainsi rédigé :

La Sous-Commission a tenu deux séances, au cours desquelles le Délégué brésilien a exposé complètement son point de vue. Tous les aspects de la question ont été discutés. Nous jugeons utile d'indiquer que, depuis la désignation de la Sous-Commission, il a été en partie obvié aux difficultés signalées par le Délégué brésilien, grâce à l'adoption, par la Commission qui examine la Convention sur les voies navigables, d'un paragraphe rédigé en ces termes :

L'État sous la souveraineté ou l'autorité duquel un port est placé pourra retirer les bénéfices du paragraphe précédent à tout navire ou bateau, s'il est prouvé que son armateur défavorise systématiquement les ressortissants de cet État ou les sociétés contrôlées par lesdits ressortissants.

La Sous-Commission, après un examen très minutieux, ne peut recommander l'insertion d'une disposition semblable dans la Convention du transit; une telle clause insérée dans cette Convention entraînerait des conséquences beaucoup plus étendues. Mais elle estime à l'unanimité qu'il y aurait lieu d'insérer au rapport (3) un paragraphe rédigé dans le sens indiqué par le texte ci-après :

Le Délégué brésilien a attiré l'attention de la Conférence sur le lien étroit qui existe entre les deux questions de la liberté des communications et du transit, d'une part, et celle du traitement équitable à accorder au commerce, d'autre part; ces questions sont toutes

(1) Voir page 284.

(2) Voir page 184.

(3) Rapport de la Commission Plénière à la Conférence présenté par M. Neujean.

deux mentionnées à l'article 23 (e) du Pacte comme devant faire l'objet de conventions générales. Il a indiqué, en outre, que tant qu'une convention sur le traitement équitable à accorder au commerce ne serait pas conclue, la tâche imposée aux Membres de la Société des Nations par la disposition susdite du Pacte ne serait qu'à moitié accomplie; dans l'intervalle, il pourrait être difficile d'amener certains États à continuer à accorder des facilités de transit à des pays qui, à leurs yeux, ne traiteraient pas leur commerce de façon équitable.

La Conférence a estimé qu'il n'a pas été possible d'insérer dans la Convention sur la liberté du transit, de disposition relative au traitement équitable à accorder au commerce, en partie, parce que ce sujet relève du domaine d'une autre organisation technique de la Société et, en partie, parce qu'il n'existe pas de principe généralement accepté pour déterminer ce qui constitue le traitement équitable du commerce, tant qu'une convention générale n'a pas été adoptée à ce sujet.

La Conférence estime, en outre, que, même lorsqu'une autre convention sur le traitement équitable du commerce aura été adoptée, la question du refus des facilités de transit, considérée comme une « sanction » propre à assurer l'exécution de cette autre convention, devra faire l'objet d'un examen approfondi, particulièrement à cause de la gêne qui pourrait résulter, pour d'autres États Contractants, de mesures de représailles prises seulement à titre de sanction contre un État en particulier (par exemple, la demande de certificats d'origine).

Après examen de l'ensemble de la question, la Conférence a décidé de recommander au Conseil de donner des instructions à la Section économique de la Commission économique et financière provisoire, d'accord avec la Commission consultative et technique du Transit et des Communications, pour étudier la question soulevée par le Délégué brésilien et présenter un rapport sur les conditions et les limites dans lesquelles il est désirable que le refus ou la restriction des facilités du transit soient autorisées par la Société des Nations, à titre de mesure destinée à assurer l'application de toute convention qui pourrait être conclue sur le traitement équitable du commerce, ou vice versa.

LE PRÉSIDENT. — De plus, la Sous-Commission estime également que l'attention du Conseil devrait être particulièrement attirée sur cette question, en vue de prendre des mesures immédiates dans le sens indiqué.

Elle recommande, en outre, que le mémorandum suivant relatif à l'application des projets de conventions que la Conférence élabore, qui lui a été soumis par le Délégué brésilien, soit transmis au Conseil à titre d'information.

Nous avons une charte constitutionnelle qui nous régit : c'est le Pacte.

Revenons un peu à elle et constatons que notre loi fondamentale statue que : les Membres de la Société des Nations prendront toutes les dispositions nécessaires pour assurer entre eux la garantie et le maintien, non seulement d'un équitable traitement du commerce, mais aussi de la liberté des communications et de la liberté du transit.

« Liberté du transit, liberté des communications, équitable traitement du commerce », voilà trois termes intégrant d'un seul problème tel qu'il est posé par le Pacte. Ce sont des chapitres composants d'un ensemble indivisible. On peut les étudier séparément, mais à la condition de ne pas s'appliquer à les disjoindre, arbitrairement, comme s'il s'agissait de problèmes tout à fait distincts. L'unité du problème repose sur l'homogénéité même de ses termes

Mais, suivant l'exemple du Conseil de la Société des Nations, qui s'est inspiré de l'initiative du Comité préparateur de l'ordre du jour de la Conférence, nous élaborons des projets de convention sur la liberté du transit, sur la liberté des communications, sans tenir compte de l'équitable traitement du commerce entre les Membres de la Société des Nations. Pratiquement, cela signifie que les Nations dont l'industrie des transports internationaux est encore faible sont appelées à s'engager dans un système de franchises surtout au profit des détenteurs de forts moyens de transports. Elles sont appelées, dès maintenant, à apporter certains avantages naturels dont elles jouissent sans rien obtenir en compensation.

Nous nous écartons ainsi de l'orientation tendant à acheminer les forces vivantes de tous les États vers le concours créateur de richesses dans la société. Est-il opportun de changer notre point de mire, sous prétexte qu'à cette Conférence a été attribuée la mission de n'envisager qu'une partie de l'article 23 e) du Pacte? Ne serait-il pas plus raisonnable de faire appel à la possibilité d'adjoindre à l'ordre du jour de la Conférence un projet nouveau pour compléter l'examen du problème défini à ce même article?

Faut-il rappeler que les organisations techniques créées par l'Assemblée des Nations, à Genève, ont l'attribution d'apporter une addition à l'ordre du jour au cours d'une Conférence et de décider sur le sujet de l'addition, étant entendu que la valeur de la délibération n'aurait qu'un caractère provisoire, tant qu'elle n'aurait pas été soumise au contrôle du Conseil?

Si donc nous tombons d'accord sur l'utilité de sauvegarder l'équitable traitement du commerce, l'autorité ne nous manque pas pour le faire en agissant tout à fait d'accord avec l'esprit de Genève. Nous pourrions même adjoindre, il est incontestable, à l'ordre du jour, un nouveau projet de délibération en vue de prendre des mesures dans ce sens. Mais cette procédure ne nous est plus permise à cette heure avancée de nos travaux, et ce serait d'ailleurs un gros problème pour la solution duquel il ne serait pas facile de réunir toutes les informa-

tions et tous les éléments indispensables. Son ajournement s'impose donc. Il appartiendra à l'Assemblée de la Société des Nations, dans sa prochaine réunion de septembre, de décider s'il doit être renvoyé à une autre conférence comme celle-ci ou soumis à une autre quelconque organisation technique. Dans tous les cas, en attendant que les dispositions concernant l'équitable traitement du commerce soient mises en pratique, comme il est prévu au Pacte, la Conférence ne doit pas s'abstenir d'adopter quelques précautions inspirées de ces desiderata. Cela permettrait même d'écarter toute controverse de forme, voire de fond, sur l'application de l'article 23 e), controverse qui ne serait pas faite pour faciliter la ratification par les États participants des projets de conventions sur le transit et sur les communications.

Telle est la raison d'être de la proposition brésilienne dont le texte, après réflexion, est le suivant :

Les franchises prévues aux projets de conventions que la Conférence élabore, cesseront, sur le territoire de chacun des États Contractants, pour les navires, barques ou autres instruments de transport sur eau, à bord desquels les marchandises destinées ou appartenant aux ressortissants de cet État ne seraient pas admises dans les plus favorables conditions accordées, en égalité de circonstances, à n'importe quelles autres, y compris celles destinées ou appartenant aux personnes de la même nationalité que lesdits navires, barques ou autres instruments de transport.

La Délégation brésilienne se permet finalement de suggérer que par les moyens normaux de procédure le Conseil de la Société en soit saisi le plus tôt possible, si toutefois la Conférence le juge à propos.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — En ce qui concerne le dernier paragraphe du rapport de la Sous-Commission chargée d'examiner la proposition brésilienne, la Délégation britannique a demandé une légère modification à laquelle je consens comme rapporteur : au lieu de : *soit transmis au Conseil, à titre d'information*, lire : *soit ajouté aux documents transmis au Conseil, à titre justificatif des mesures qu'il a proposées*. Avec cette addition, le rapport est adopté à l'unanimité. Cela implique non seulement l'insertion d'un nouveau paragraphe dans le rapport de la Conférence, mais c'est, en outre, une proposition de transmettre ce paragraphe au Conseil de la Société.

LE PRÉSIDENT. — Je pense que la Conférence sera d'accord pour déférer au désir de la Sous-Commission, et qu'elle acceptera la suggestion qui vient de lui être faite tendant à l'insertion de ce paragraphe au rapport de M. Neujean.

Le texte du rapport de la Sous-Commission chargée d'examiner la proposition brésilienne, est donc adopté avec la modification proposée au dernier paragraphe.

EXPLICATIONS DU DÉLÉGUÉ CHINOIS

RELATIVEMENT A L'ARTICLE 10 DE LA CONVENTION DU TRANSIT

M. TSANG-OU (Chine). — Messieurs, en ce qui concerne le premier paragraphe de l'article 10, on m'a demandé de fournir à la Commission des explications sur cette question, qui est assez compliquée.

Nous sommes en présence de deux Conventions : la Convention sur les voies navigables et la Convention sur la liberté du transit. Ces deux Conventions reposent sur le principe de l'égalité et de la liberté. En Chine, au contraire, nous avons deux régimes qui diffèrent suivant les cas : nous possédons des ports que nous appelons *ports à traités* et des ports que nous appelons *ports fermés*. Les *ports fermés* sont ceux où la navigation et le commerce sont uniquement réservés aux nationaux. Les *ports à traités* sont ceux où les navires étrangers sont admis sans distinction, même s'ils font le grand ou le petit cabotage.

Parmi les quarante-quatre États, Membres de la Société des Nations, une dizaine ont signé, avec la Chine, des traités de commerce les faisant bénéficier d'un régime spécial.

L'article 10-§ 1 prévoit le maintien des Conventions existantes. Je sais que nous n'avons pas, dans cette Conférence exclusivement technique, à soulever des questions politiques. Permettez-moi cependant d'exposer une hypothèse. Si, nous appuyant sur les principes de l'article 10-§ 1, nous maintenons les conditions existantes, les pays qui sont régis par des conditions spéciales, dans les *ports à traités*, pourront encore

bénéficier du même traitement tant que la revision prévue à l'article 10-§ 2 n'aura pas eu lieu. Quant aux États qui n'ont pas fait jusqu'à présent de traités de commerce avec la Chine, ils seront, dans tous les ports, soit *ports à traités*, soit port à ouvrir, placés sous le régime de la présente Convention.

Prenons un exemple : si l'Angleterre, je suppose, voit des avantages à ce qu'un seul régime soit applicable pour les *ports à traités* actuels et pour les nouveaux ports ouverts, elle devra conclure de nouveaux arrangements basés sur les termes de l'article 10-§ 2, pour mettre en harmonie ces régimes différents.

Je ne fais pas en ce moment, remarquez-le bien, une proposition au nom de mon Gouvernement. Je désire seulement avoir une interprétation que je puisse insérer dans mon rapport. Il ne suffit pas, en effet, que je fournisse des explications concernant la Convention du transit ou la Convention des voies navigables; il faut que j'indique les difficultés d'application de ces Conventions au point de vue politique. Si je ne puis dire dans quel sens sera interprété l'article 10, mon Gouvernement sera embarrassé et ne saura s'il doit ratifier la Convention.

Ainsi, l'article 10-§ 1 maintient les Conventions existantes, et le paragraphe 2 prévoit les cas de revision éventuelle.

Je désirerais que la Conférence dise si j'interprète l'article 10 comme elle entend l'interpréter elle-même; il servirait de base au Gouvernement chinois pour maintenir les Conventions existantes en matière de transit, dans son paragraphe 1; le paragraphe 2 jouerait plus tard, si le Gouvernement chinois rencontrait d'autres difficultés pour l'application de la Convention, difficultés qui seraient réglées soit par le Conseil de la Société des Nations, soit par la voie diplomatique. Je désirerais que l'Assemblée dise si je peux faire figurer cette interprétation dans le rapport que j'adresserai à mon Gouvernement.

LE PRÉSIDENT. — Ne vous suffit-il pas que cela figure au procès-verbal?

M. TSANG-OU (Chine). — Non, Monsieur le Président, je ne puis présenter cette Convention à la ratification de mon Gouvernement sans explication. Je ne puis non plus, de ma propre autorité, sans que mon interprétation ait l'adhésion de la Conférence, donner des explications sur l'article 10.

LE PRÉSIDENT. — Seriez-vous satisfait si c'était inséré au rapport de M. Neujean?

M. TSANG-OU (Chine). — Parfaitement, mais je ne voudrais pas qu'il subsistât de malentendu. L'interprétation que je fais du paragraphe 1 de l'article 10 ne doit pas avoir pour conséquence d'affaiblir le droit de revision prévu par le paragraphe 2 du même article. Comme nous sommes une Conférence technique, je laisse de côté le point de vue diplomatique, qui fait l'objet du paragraphe 2.

LE PRÉSIDENT. — M. Neujean voudra-t-il insérer cela dans son rapport additionnel (1)?

M. NEUJEAN (Belgique) (rapporteur). — J'y suis tout disposé, mais c'est une interprétation que demande M. le Délégué de la Chine et je ne me crois pas autorisé à interpréter le règlement de la Convention au nom de notre Conférence. Il faudrait que notre Conférence décidât exactement quelle est l'interprétation à insérer.

M. TSANG-OU (Chine). — C'est ce que je demande.

LE PRÉSIDENT. — Il faut donc que la Conférence se prononce.

M. TSANG-OU (Chine). — C'est une interprétation de la Conférence que je demande. C'est donc la Conférence qui doit arrêter la formule.

(1) Rapport de la Commission Plénière à la Conférence, présenté par M. Neujean (Voir III^e partie, pages 201 et suivantes, la lecture et la discussion de ce rapport).

LE PRÉSIDENT. — Nous pourrions saisir de la question MM. les Juristes qui trouveront la formule; demain nous soumettrions cette formule à la Conférence, en lui demandant de se prononcer.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Autant que j'ai pu comprendre les explications données par M. le Délégué de la Chine et le document qui a été distribué, ces remarques me paraissent tout à fait correctes; mais je suis complètement d'accord avec le Président pour estimer que c'est là une question que les Juristes devraient étudier avant que nous en fassions l'objet d'une insertion au rapport.

M. Tsang-Ou a suggéré, dans son discours, que les différends auxquels l'application de l'article 10 donnerait lieu seraient tranchés soit par le Conseil, soit par la voie diplomatique. Ce n'est pas là la procédure que nous avons adoptée pour trancher les questions de ce genre. Si une contestation surgit à propos de l'article 10 ou d'un autre article, elle devra être réglée de la manière prévue pour les différends entre États, et cette manière consiste à ne faire intervenir ni les diplomates ni le Conseil.

M. TSANG-OU (Chine). — Je n'envisage pas les différends, mais les difficultés d'application de l'article 10-§ 1. Permettez-moi de prendre un exemple frappant. Notre port de Shanghai est ouvert au commerce international; à côté se trouve un port très développé ouvert au commerce chinois. Les Anglais, les Français n'ont pas le droit de venir commercer dans ce dernier port sous le régime de leurs traités de commerce comme ils le font à Shanghai; ils ne pourront que venir y commercer pour le transit, comme par exemple les Roumains, les Serbes qui n'ont pas de traités antérieurs, sur le pied du régime institué par les nouvelles Conventions. Donc, dans les *ports à traités*, les conditions existantes sont continuées en matière de transit, conformément à l'article 10-§ 1, jusqu'à nouvel avis (revision prévue par le paragraphe 2). Pour les nouveaux ports à ouvrir parmi les anciens ports fermés, le régime prévu à la nouvelle Convention est seul applicable à tous.

Si une nation à ancien traité trouve plus avantageux que le régime nouveau soit appliqué dans les *ports à traités*, elle devra avoir recours à une revision par voie diplomatique se basant sur le paragraphe 2 de l'article 10. Ce sont là des difficultés qui ne se produiront pas tout de suite, mais qui surgiront certainement dans l'avenir.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — L'explication me paraît très claire.

M. TSANG-OU (Chine). — Je demande à nouveau que la Conférence me dise si je suis d'accord avec elle en ce qui concerne l'interprétation de l'article 10-§ 2.

LE PRÉSIDENT. — Avant de demander l'opinion de la Conférence, je proposerai à M. Tsang-Ou de se mettre d'accord avec MM. les Juristes et de nous donner le résultat de cet accord demain après-midi.

M. NEUJEAN (Belgique), rapporteur. — Vous dites, Monsieur le Président, que la question viendrait demain après-midi; de son côté, M. le Délégué chinois demande que j'insère ce texte dans mon rapport, ce qui me paraît très légitime. Seulement je dois lire mon rapport demain après-midi également et je n'aurai pas le temps de faire le nécessaire..... à moins qu'il ne s'agisse d'une simple insertion.

LE PRÉSIDENT. — Il n'y aura en effet qu'à intercaler le texte dans votre rapport. D'un autre côté, il me semble que cette question est trop sérieuse pour que nous la tranchions immédiatement sans l'avis des Juristes. Il est donc décidé que M. Tsang-Ou s'entendra avec ces Messieurs.

PROPOSITION DU DÉLÉGUÉ DE SUISSE RELATIVE A LA DÉNONCIATION

M. VALLOTTON (Suisse). — Je suis un peu pris au dépourvu, car j'avais l'intention, avant de vous soumettre la question dont je vais parler, de la soumettre officieusement à quelques-uns des Juristes de la Conférence.

Jusqu'à présent les questions du genre de celles qui font l'objet du projet de convention, telles que, par exemple, le régime des fleuves internationaux, étaient soumises à des conventions qui, comme vous le savez, impliquaient toujours l'observation de la règle *rebus sic stantibus*, ces conventions restaient en force jusqu'à ce que l'état de choses qui avait donné lieu à la signature cessât. Nous substituons à ce système celui des conventions dénonçables, système qui a évidemment ses avantages, mais aussi ses inconvénients. Malgré le maintien de l'état de choses qui a donné lieu à la Convention, celle-ci peut-être dénoncée par l'un des contractants. Lorsque nous aurons à examiner la Convention sur le régime des voies navigables, entre autres, il est possible que la Conférence adopte certaines propositions qui vont lui être soumises et qui ont pour but (je ne les critique ni ne les approuve, mais les cite en passant) d'instituer notamment, en matière de travaux d'entretien et d'amélioration, une collaboration internationale. Cette collaboration internationale nécessitera une entente sur certains travaux. Il en résultera peut-être, comme l'a dit à plusieurs reprises un Délégué, des obligations assez étendues pour un État chargé des travaux. Il faut que nous soyons bien éclairés sur les engagements que nous allons prendre vis-à-vis les uns des autres. La Délégation suisse se demande si nous avons bien prévu dans cette hypothèse les conséquences de la dénonciation pour l'État qui, de bonne foi, assume des obligations techniques et financières très importantes vis-à-vis des autres États. Il me semble que si nous ne voulons pas nous exposer à ces critiques justifiées de la part des Gouvernements qui nous ont envoyés ici, il est indispensable d'insérer dans ces Conventions un texte qui ne laisse prise à aucune discussion ultérieure sur les conséquences de la dénonciation. J'ai proposé à quelques-uns des experts ici présents le texte ci-après que je vous donne pour ce qu'il vaut et que je ne crois pas incriticable. Il s'agirait d'un article général à introduire dans nos conventions et ainsi conçu :

Les droits et obligations existant au moment de la conclusion de la présente Convention et auxquels cette dernière porte atteinte..... On pourrait ici les préciser en les restreignant, en les supprimant ou en les augmentant : revivront par le fait de la dénonciation de la présente Convention.....

C'est un premier principe; en voici un second qui me paraît important :..... *Cette dénonciation ne pourra, sauf accord contraire, avoir pour effet de libérer un État des engagements bilatéraux qu'il aurait assumés sous l'empire de ladite Convention. Il demeurera tenu de ses engagements jusqu'à complète exécution.*

J'estime qu'il est prématuré d'engager la discussion immédiatement sur ce texte. Je proposerai qu'il soit mis en circulation et qu'on ait le temps d'y réfléchir.

LE PRÉSIDENT. — Ce serait un article à ajouter à la Convention même?

M. VALLOTTON (Suisse). — Oui, mais cela vise spécialement la Convention relative aux voies navigables qui introduit en matière de travaux un principe nouveau que je trouve pour ma part discutable, celui de la collaboration à des travaux d'amélioration comportant des engagements d'entretien à long terme, peut-être même au delà de l'existence de ladite Convention. Il y a là un danger contre lequel doivent être prémunis tous ceux — et je crois que c'est l'ensemble des membres de la Conférence — qui veulent remplir leurs engagements, mais exigent que les autres en fassent autant.

LE PRÉSIDENT. — La proposition de M. Vallotton étant d'un caractère protocolaire, je propose de la renvoyer au Comité de rédaction.

M. VALLOTTON (Suisse). — Si je l'ai introduite aujourd'hui, c'est qu'il me paraît nécessaire d'examiner s'il y a lieu de l'introduire partout, ou seulement dans la Convention sur les voies navigables.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — J'estime que la question posée par M. Vallotton n'est pas une simple question de rédaction, étant donné qu'il s'agit d'un principe auquel d'avance je suis certain qu'il y aura opposition. Je ne déclare pas, pour ma part, dès à présent, que je m'y oppose, parce que je n'ai pas étudié la question, mais j'estime qu'elle doit être renvoyée à la Commission qui s'occupe des voies navigables. Le Comité de rédaction ne peut que rédiger des phrases pour rendre exactement l'idée de la Conférence, mais ici nous sommes en présence d'une proposition de principe et par conséquent cette proposition doit être renvoyée à la Commission des voies navigables. Je me demande même pourquoi elle vient ici où nous ne traitons pas des voies navigables.

M. BIGNAMI (Italie). — Je m'associe complètement à la déclaration de M. le Délégué roumain et je demande que cette importante question soit envoyée à la Commission des voies navigables.

LE PRÉSIDENT. — M. Vallotton est-il d'accord pour considérer sa proposition comme relative particulièrement aux voies navigables? Dans l'affirmative, est-il d'accord avec MM. les Délégués de la Roumanie et de l'Italie pour que sa proposition soit renvoyée à la Commission des voies navigables?

M. VALLOTTON (Suisse). — Il est très difficile de répondre à cette question sans que ma proposition ait été examinée par un certain nombre de Juristes. Il y a deux idées différentes dans ce texte, et comme je ne me considère pas assez compétent pour prendre une décision moi-même, je voudrais que d'autres plus compétents que moi m'éclairer de leurs lumières.

LE PRÉSIDENT. — Alors, je renouvelle ma proposition de renvoyer en premier lieu cette question au Comité de rédaction, et demain nous verrons s'il y a lieu de la soumettre à la Commission des voies navigables.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Le plus court et le mieux serait que M. Vallotton s'entendit avec quelques Juristes pour motiver son amendement, et qu'on le soumit ensuite à la Commission des voies navigables comme l'ont proposé ces Messieurs. Mais ne l'envoyez pas au Comité de rédaction. Le Comité de rédaction, c'est déjà quelque chose d'officiel qui préjuge; or, nous ne voulons pas que la question soit préjugée.

M. Vallotton peut s'entendre avec les Juristes, mais à titre privé.

LE PRÉSIDENT. — Je puis vous assurer qu'il ne s'agit pas de préjuger quoi que ce soit; au lieu de Comité de rédaction, parlons des Juristes: votre Bureau ne demande pas mieux. Que M. Vallotton s'entende donc avec les Juristes et demain nous pourrons faire une proposition.

M. CARACOSTEA (Roumanie). — On renverra la question à la Commission des voies navigables?

LE PRÉSIDENT. — Nous verrons après s'il faut renvoyer à la Commission des voies navigables uniquement, ou également à celle du transit.

Personne ne demande plus la parole?

Le Bureau est d'avis que, dans les circonstances actuelles, il vaut mieux ne pas procéder au vote. Celui-ci aura donc lieu demain dans l'après-midi au plus tôt.

La séance est levée à 19 heures.

TROISIÈME PARTIE

RAPPORT

DE LA

COMMISSION PLÉNIÈRE

A LA CONFÉRENCE

DISCUSSION ET ADOPTION

DE LA

CONVENTION

SUR LA

LIBERTÉ DU TRANSIT

XIX^e SÉANCE DE LA CONFÉRENCE

(Samedi 9 avril, 17 heures.)

RAPPORT DE LA COMMISSION PLÉNIÈRE DU TRANSIT — DISCUSSION DE L'ARTICLE 1

La séance est ouverte sous la Présidence de M. Hanotaux, Président.

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, l'ordre du jour appelle l'examen du projet de Convention sur la liberté du transit.

Je vais tout d'abord donner la parole à M. Neujean, Délégué de la Belgique, rapporteur, pour la lecture de son rapport.

RAPPORT DE LA COMMISSION PLÉNIÈRE DU TRANSIT

M. NEUJEAN (Belgique), rapporteur. — Messieurs, mon premier mot sera l'expression de la gratitude que je garderai à la Conférence pour l'honneur qu'elle m'a fait en me confiant l'important rapport dont elle m'a chargé. C'est un hommage qu'elle a rendu à la vaillante et laborieuse nation que j'ai l'avantage de représenter. Cordialement, je vous en remercie.

Le Conseil et l'Assemblée de Genève furent bien inspirés en créant une Commission chargée de préparer des conventions sur le régime du transit, des voies navigables, des ports et des voies ferrées et en convoquant à Barcelone une Conférence qui aurait à en délibérer.

Il n'est point de problèmes qui intéressent davantage la collectivité des nations et il en est tout particulièrement ainsi de celui du transit.

La facilité des trafics commerciaux, la multiplicité et la commodité des voies de transport sont parmi les facteurs les plus actifs de la civilisation. La presque uniformité des législations commerciales dans les pays des deux continents est un fait connu de tous ceux qui s'occupent de droit comparé; elle s'accroît chaque jour. Ce phénomène est dû au développement toujours croissant des transactions commerciales entre les peuples de nationalité et de race diverses. La densité des populations sur certaines parties du globe, la diversité des produits et ressources naturels entraînent des échanges toujours plus fréquents et plus considérables qui rapprochent les peuples et créent entre eux des liens d'intérêts toujours plus étroits.

Il appartenait à la Société des Nations de s'efforcer, dès le début de son fonctionnement, d'établir des règles à la fois précises et souples qui facilitassent les relations internationales : l'Assemblée de Genève vous a chargés de cette tâche noble mais délicate. Vous aurez la joie profonde de l'avoir dignement et prudemment accomplie, Messieurs, si vous réalisez le projet qui, tracé dans ses dispositions principales par les hommes distingués réunis à Paris pour le travail préparatoire, sort amendé et parachevé des travaux de votre Commission. Pour ma part, je tiendrai à grand honneur d'avoir contribué si peu que ce soit à cette œuvre, car j'ai la conviction qu'elle doit être le premier signe d'une ère nouvelle.

Je suis de ceux qui ont foi dans la Société des Nations. C'est d'elle que naîtront, dans un avenir proche ou éloigné, suivant la volonté des hommes de la génération plus jeune que la mienne, la pacification, le bien-être matériel et moral du monde.

Certains sourient à l'évocation de la Société des Nations, ils la raillent comme une conception chimérique de rêveurs pacifistes. Je néglige et je plains ces esprits chagrins. Le progrès ne procédera jamais du scepticisme qui condamne à l'inaction : il est le résultat des efforts combinés et coordonnés des hommes. Et pourquoi l'entr'aide

si féconde dans les rapports des individus ne s'étendrait-elle pas à ceux des collectivités? Les intérêts des hommes sont solidaires, et l'application de cette vérité constatée a valu aux différentes nations, dont les représentants sont ici assemblés, de fructueux résultats; c'est la conquête d'hier. Comme les individus, les peuples, aujourd'hui en contacts journaliers toujours plus fréquents et plus rapprochés, ont de multiples intérêts communs qui les rendent dépendants et solidaires les uns des autres. Pourquoi les peuples, plus avisés, mieux éclairés sur cette communauté de liens et d'intérêts, assagis par la rude leçon de l'abominable tourmente qui a ébranlé le monde, lorsque les désastres auront été réparés et toutes choses remises au point, ne se décideraient-ils pas à rechercher ensemble, dans des assemblées comme la nôtre, la solution des problèmes internationaux propres à engendrer de graves conflits? Ce sera la conquête de demain.

Hélas! Nous n'en sommes point là encore. Cependant, cette Conférence marque un pas dans cette voie. Des questions difficiles, où les tendances et les besoins régionaux sont en éveil, ont été résolues dans un esprit de conciliation significatif.

Sans doute certains, dont je suis, considéreraient l'avant-projet du *Livre Vert* comme sagement conçu et faisant de justes applications, même modérées, des principes de liberté et d'égalité qui doivent régir la matière. Ils regretteront que des tempéraments y aient encore été apportés, mais ils se consolent en songeant que le progrès n'est pas l'œuvre d'un jour et que la bonne semence germera.

L'article 23 du Pacte de la Société des Nations a marqué en termes définitifs l'importance du transit. L'idéal serait de réaliser l'assimilation des conditions de transit à celles du commerce intérieur des États. S'il était acquis que l'existence de frontières politiques ne peut être invoquée par un État pour exiger de ses voisins un tribut économique ou pour détourner arbitrairement le courant normal du commerce, nous aurions supprimé une source importante de conflits.

Les dispositions sur lesquelles je fais rapport comprennent, dans leur forme nouvelle, treize articles. Leur ensemble constitue ce que le Comité de Rédaction a exactement dénommé le *Règlement du Transit*.

Les dispositions purement protocolaires et les dispositions relatives à la mise en vigueur des conventions, qui avaient été renvoyées au Comité de Rédaction, en ont été détachées. Le Comité de Rédaction vous présentera, à ce sujet, des textes révisés qui formeront une sorte de cadre au règlement technique dont je traite uniquement.

Les titres qui, dans le projet repris au *Livre Vert*, étaient en tête des articles, ont disparu du projet actuel. Les juristes n'ont point découvert d'intitulé traduisant parfaitement l'idée essentielle incluse en chacun des articles. Ils ont donc jugé préférable de s'en passer. Ces intitulés n'offrent au surplus d'intérêt que pour l'étude préalable des dispositions législatives. Il serait à craindre, si on les laissait subsister, qu'ils exposent, par la suite, à quelque danger en donnant aliment à des interprétations extensives ou abusives des textes eux-mêmes.

Ces considérations ont déterminé votre Comité de Rédaction à proposer la suppression des titres.

Notons, en commençant l'examen détaillé de ce projet de règlement, les quelques observations générales suivantes :

1^o Bien que le principe de la liberté du transit ait été proclamé, la présente Convention s'applique uniquement au commerce et au transit par fer et par eau, les difficultés presque insurmontables auxquelles aurait conduit son application aux autres voies de communication, c'est-à-dire à l'air et aux routes ordinaires, ont empêché cette extension.

Le mot *transit* est employé dans le Règlement pour signifier à la fois *transit par voies ferrées et transit par voies navigables*, ou encore *transit par l'un et l'autre mode combinés*. On y comprend le cas où, à la jonction d'une voie ferrée et d'une voie d'eau, le recours à un nouveau moyen de transport est nécessaire sur une courte distance pour effectuer le raccord. En réalité, c'était à peine nécessaire à dire. Car c'est avant tout au bon sens qu'il faut recourir pour interpréter des textes. Or, qui s'aviserait de contester, par exemple, que les marchandises débarquées d'un bateau sur un wagon au moyen d'une grue perdent le bénéfice de la Convention parce que la grue n'est ni un chemin de fer, ni un bateau?

2^o La Convention ne porte atteinte ni aux droits de souveraineté des États tra-

versés, ni au pouvoir exécutif que leur confère leur propre législation sur les voies de transit

L'expression *instruments de transport* a été substituée aux mots *moyens de transport* que portait le premier texte. Il était, en effet, désirable d'éviter à quelques lignes de distance l'emploi de ces derniers mots dans des acceptations différentes. Le Comité de Rédaction, en opérant cette substitution, a suivi un avis que j'avais exprimé dès le début de la discussion générale. *Instrument* est, d'ailleurs, plus représentatif de l'idée du *véhicule qui transporte*, idée qu'il fallait énoncer ici, tandis que *moyen* signifie plus exactement la voie par laquelle s'effectue le transport, voie ferrée, voie navigable, route ou voie aérienne;

3° La Convention n'institue pas de Super-État. Chaque Partie Contractante, pour exécuter la Convention, reste libre de prendre les mesures nécessaires et en harmonie avec sa propre législation. Seuls, les différends seraient éventuellement soumis à la Société des Nations;

4° La Convention se borne à régler le droit d'usage des voies de transit; elle ne prescrit aux États traversés aucune obligation de construire de nouvelles voies ou d'améliorer celles qui existent. Elle ne les oblige pas davantage à donner au commerce du transit une priorité sur leur commerce intérieur; elle reconnaît même qu'à *titre exceptionnel* les transports intérieurs, qui présentent pour un pays un intérêt *vital*, peuvent jouir d'un droit de priorité;

5° La Conférence a imposé, pour le transit, l'égalité de traitement dans tous les Pays Contractants. Elle ne prétend pas en cela s'opposer à la libre concurrence, pourvu que celle-ci s'exerce loyalement; elle l'eût d'ailleurs voulu qu'elle n'eût pu y réussir.

Ces observations générales étant faites, passons à quelques détails du projet :

Dans les articles 1, 2 et 3 votre Commission a supprimé tout ce qui concerne les *envois postaux*. Non que ces envois soient exclus du bénéfice de la liberté du transit, mais parce qu'ils ont déjà fait l'objet de la récente Convention de Madrid. Il fallait éviter les contrariétés d'interprétation et les conflits de juridiction que peuvent engendrer deux textes différents traitant de la même question.

Le mot *bagages* a été introduit pour spécifier que les colis transportés avec les voyageurs et non compris habituellement dans le terme *marchandises* sont aussi soumis à la Convention.

La Délégation serbe-croate-slovène avait proposé la suppression des mots *navires et bateaux* dans les premiers articles, prétendant que les navires et bateaux relevaient exclusivement de la Convention sur la liberté de la navigation, et non de la Convention sur la liberté du transit, que la discussion de cette question serait à sa place lorsqu'on traitera de la Convention sur le régime des voies navigables.

Les bateaux et les navires n'ont pas pour caractéristiques de permettre le libre transit, disait M. Avramovitch; au contraire, ils sont, si je puis m'exprimer ainsi, un empêchement à la mise en transit. Tout d'abord un bateau a son propre pavillon, il est sous la sauvegarde du pays dont il porte le pavillon; il a ensuite son propre commandant et, enfin, il peut aller où il veut, tandis que les engins dont on se sert pour le transit, c'est-à-dire les wagons, les voitures et les locomotives n'ont pas ces trois caractéristiques. Ils n'ont ni pavillon, ni commandant propre, ni liberté d'aller où ils veulent; ils doivent marcher par les voies ferrées qui leur sont indiquées. Cela vous montre que la question ne vient pas à son heure.

Cet amendement a été repoussé par votre Commission.

Le Comité de Rédaction a ajouté un alinéa au texte de l'article 1. Il a adopté l'expression *transports en transit* qui désormais remplacera, dans les articles suivants, les mots *personnes, bagages, etc.*, simplifiant ainsi la rédaction de tous les règlements techniques en évitant d'inutiles répétitions.

Une révision du texte relatif aux *eaux territoriales* a été reconnue indispensable afin d'indiquer avec beaucoup de netteté que la liberté du transit ne pourrait être rendue illusoire par des mesures restrictives prises à propos des eaux territoriales.

Dans l'expression *rupture de charges*, nous ne comprenons, en aucune manière, l'idée d'un changement de conditionnement dans la marchandise.

L'attention de la Commission a été attirée sur le passage du *Livre Vert* où il est écrit que les *produits de la pêche* provenant des eaux extra-territoriales et débarqués dans un port, ne sont pas considérés comme en transit à travers le territoire du pays

auquel appartient ce port, quoi qu'ils soient destinés à un autre pays. Dans le premier pays, ils sont considérés comme marchandises d'exportation.

Les pays traversés gardent le droit d'imposer des *taxes fiscales* aux transactions dont les marchandises en transit pourraient être l'objet au cours de leur transport ou de leur entreposage éventuel. Cette disposition ne figure pas dans le texte même de l'article 3, la Délégation française qui l'a proposée ayant admis, d'accord avec la Délégation britannique, qu'une mention au procès-verbal suffirait.

Au cours de la discussion de l'article 4 (1), il a paru évident que le texte avait été admis dans le même esprit qui en avait inspiré la rédaction par le Comité provisoire. Notamment en ce qui regarde les *tarifs*, il était inadmissible de fixer dès à présent un règlement ferme et définitif pour l'application ou la non-application du traitement national au transit. Il a paru suffisant de maintenir les principes généraux incorporés dans le texte de la Convention qui autorisent une différence de traitement pour des raisons économiques, mais excluent tout traitement différentiel basé sur des raisons politiques. La Délégation italienne a insisté pour que soit rappelée dans le rapport la faculté de ne pas étendre au transit certains tarifs de faveur accordés à des transports intérieurs pour des raisons économiques particulières. D'autres Délégations s'étaient jointes à la Délégation italienne, et mention en a été faite au rapport de la Sous-Commission.

Il a été expressément entendu que l'article 4 vise uniquement la rémunération du transit en lui-même. Les mots *facilité ou restriction* ne s'appliquent qu'à cette rémunération; le mot *restriction* n'exclut pas la réserve du trafic que certains États peuvent faire pour des trajets maritimes réservés exclusivement aux pavillons nationaux.

Afin d'apporter une égale équité dans la répartition des charges pour l'usage de toutes les voies d'eau, la Conférence a compris, dans le domaine régi par l'article 4, aussi bien les voies d'eau concédées que les voies administrées par l'État.

La question de savoir si l'article 4 s'appliquerait aux tarifs de transports combinés par fer et par mer s'est posée. Elle a provoqué un long débat au cours duquel M. Serruys, de la Délégation française, rapporteur de la Sous-Commission chargée de l'étude de cet article, fut amené à faire cette déclaration :

« Ce que nous ne désirons pas, c'est qu'un État fasse non pas des barèmes intérieurs à l'importation ou à l'exportation différents des barèmes de transit, mais des barèmes de transit différents entre eux suivant que la marchandise en transit a été apportée sous pavillon national ou sous pavillon étranger. »

Les Délégations italienne et roumaine ont combattu cette manière de voir.

Il semble néanmoins que la Commission se soit rangée à l'opinion exposée par le rapporteur de la Sous-Commission. Elle a, en effet, adopté l'article 4 dans sa teneur actuelle, malgré les réserves répétées des Délégations italienne et roumaine.

En accueillant le texte proposé, votre Commission a voulu assurer aux transports en transit un régime leur garantissant les avantages qui peuvent résulter de la libre concurrence.

A l'article 5, les mots : *et que les voyageurs en transit sont en mesure de terminer leur voyage* envisagent notamment l'hypothèse d'émigrants qui manqueraient des ressources nécessaires à l'accomplissement complet de leur voyage.

Un paragraphe supplémentaire a été ajouté à l'article 5. Il affirme que la Convention ne pourrait en rien restreindre le droit des États Contractants de prendre, par conventions internationales, des mesures destinées à empêcher l'importation ou l'exportation de certaines catégories de marchandises, telles par exemple que l'opium ou autres substances nuisibles, ou des armes. De même, le Règlement ne fait pas opposition aux mesures prises en vertu de conventions internationales en vue de prévenir les infractions aux droits de propriété industrielle, littéraire ou artistique, ou qui

(1) A la suite de la discussion et de l'échange de vues qui eut lieu entre M. Neujean (Belgique), rapporteur, et M. Sinigalia (Italie) (voir page 212), le texte de cet alinéa a été changé comme suit :
« L'article 4 a été adopté dans l'esprit où il avait été provisoirement rédigé. Il vous a paru inopportun de décider dès à présent de l'obligation ou de la non-obligation d'appliquer au transit les tarifs intérieurs. Vous avez jugé suffisant de maintenir les principes généraux incorporés dans le texte de la Convention qui autorisent une différence de traitement pour des raisons commerciales, mais excluent tout traitement différentiel basé sur des raisons politiques.
« La Délégation italienne, appuyée par d'autres, a insisté pour que soit rappelée dans le rapport la faculté de ne pas étendre au transit certains tarifs de faveur accordés à des transports intérieurs pour des raisons économiques particulières. »

auraient trait aux fausses marques, aux fausses indications d'origine, ou autres méthodes de commerce déloyal.

L'expression *convention internationale générale* doit être prise ici dans le sens de Convention internationale à laquelle tous les États pourront adhérer.

Un amendement présenté par la Délégation italienne tendait à autoriser l'État traversé à prendre des précautions particulières à l'égard de marchandises faisant l'objet d'un monopole d'État. La Commission, tout en admettant que ces marchandises puissent être soumises à une surveillance particulière et en insérant, à cette fin, une note spéciale dans l'article 5, a néanmoins entendu que pareille surveillance ne pourrait ni entraver, ni arrêter le transit de tels objets.

Différentes Délégations ont demandé d'exclure expressément de la Convention sur la liberté du transit tout ce qui pourrait rendre impossible la concession de services de traction monopolisés sur les voies d'eau servant au transit. Votre Commission a décidé que cette question n'était point du domaine de la présente Convention et qu'elle devait se borner à affirmer en tout état de cause la liberté réelle du transit; elle a clairement résumé cette opinion :

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.

La question de savoir si et dans quelles conditions de tels services peuvent être établis n'est pas résolue par le présent Règlement. Une décision formelle a été prise sur ce point.

Aucune modification de fond n'a été apportée par la Commission au texte du projet d'article 6.

L'article 7, primitivement, admettait certaines dérogations exceptionnelles dans les cas d'événements graves exigeant des mesures de sauvegarde nationale. Il a été amendé de manière extensive. Désormais, il tolère des restrictions à la liberté du transit dans les cas où les intérêts vitaux d'un pays sont engagés. Chaque État reste libre de décider ce qui constitue pour lui un événement grave affectant la sécurité nationale ou ses intérêts vitaux; toutefois, la juridiction prévue peut être appelée à décider si les restrictions apportées au transit ont été prises *bona fide*.

Le texte actuel de l'article 8 est le résultat d'un compromis, l'aboutissement de concessions assez laborieusement obtenues. D'une part, certains Délégués estimaient devoir réserver, en cas de guerre, toute liberté d'action aux belligérants. D'autre part, des Délégations voulaient régler, par des stipulations complètes et précises, les modalités du maintien du transit en périodes d'hostilités.

La formule adoptée par une forte majorité déclare que la Convention ne règle ni les droits ni les devoirs des belligérants en temps de guerre. Cette réserve faite, elle dit que la présente Convention sur la liberté du transit poursuivra ses effets en temps de guerre, dans la mesure compatible avec ces droits et ces devoirs.

Et il semble bien que c'est là tout ce qui était permis à votre Assemblée de décider en ce domaine.

La majorité n'a été acquise du reste à cette formule (1) qu'après le vote du vœu que la *Société des Nations invite le plus tôt possible ses Membres à se réunir en vue de l'élaboration de nouvelles conventions destinées à régler les droits des belligérants et des neutres en temps de guerre.*

Des partisans du maintien des conventions anciennes acceptaient uniquement le devoir de mettre les conventions futures en accord avec l'Acte que nous dressons; ils étayaient surtout leur thèse d'arguments juridiques. Des partisans ardents de la rénovation complète des relations entre pays préféraient l'abandon définitif de tous les accords et traités d'autrefois, et leur remplacement par la Convention générale

(1) Après discussion cet alinéa fut modifié comme suit (voir page 209) :

Cette formule a réuni, non sans peine, la majorité; elle n'a été obtenue qu'en suite du vote, par 23 voix contre 3, d'une motion ainsi conçue, dont la mention au protocole de clôture a été décidée : « La Conférence met le vœu que la Société des Nations invite le plus tôt possible ses Membres à se réunir en vue de l'élaboration de nouvelles conventions destinées à régler les droits et devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre. »

nouvelle et les conventions particulières issues d'elles. Entre ces deux thèses, de nombreuses formules plus ou moins transactionnelles.

La Conférence a reconnu qu'elle ne pouvait exiger l'abrogation des accords anciens, même s'ils contreviennent aux dispositions de la nouvelle convention. A ce propos la Délégation italienne, en se ralliant par mesure de conciliation au texte voté, a cependant désiré qu'acte fût pris de la déclaration qu'aucune Puissance, parmi celles qui ont signé une convention avec une ou plusieurs autres Puissances, n'est obligée d'abroger un traité, quel qu'il soit, sur la demande d'une Puissance signataire et qu'elle doit seulement examiner s'il lui est possible de le mettre en harmonie avec la Convention sur la liberté du transit.

Votre Commission a demandé aux États Contractants de s'engager à modifier ces accords dès qu'ils le pourraient faire, afin de les harmoniser avec les textes que vous adoptez ici, de s'obliger aussi à ne conclure à l'avenir que des accords ou traités conformes à la nouvelle Convention. Elle a néanmoins admis que des États Contractants pourraient exceptionnellement signer des traités en opposition avec les dispositions adoptées à Barcelone, lorsqu'ils seraient justifiés par des raisons géographiques, économiques ou techniques. Concession faite à regret et en raison des nécessités éventuelles que l'on ne peut prévoir dans tous leurs détails.

Il avait paru inutile à certains Membres de maintenir cette autre exception que consacre l'article 12 (nouveau) en faveur des régions dévastées. L'article 2, en effet, n'accorde le transit que sur les voies existantes et appropriées à ce trafic; l'article 7, d'autre part, admet l'exemption à la règle générale en raison des intérêts vitaux d'un pays et, de plus, l'insertion avait été décidée, dans le Protocole de Clôture, d'une mention relative à la priorité réservée aux *transports qui présentent un intérêt vital pour un pays*. Cela suffisait pour assurer l'exception que réclamaient certains pays dévastés. Néanmoins, l'article 12 fut maintenu.

Les mots *par des troupes ennemies* ont été supprimées. Il était, en effet, plus logique d'assimiler à cet égard toutes les dévastations résultant de la guerre. Votre Commission, en maintenant ces dispositions, a obéi à l'une des préoccupations du Pacte.

Il est difficile, Messieurs, de supposer qu'au cours des années l'application d'une Convention générale sur les Communications et le Transit n'entraînera jamais de difficultés entre les États Contractants, de divergences d'interprétation, et que seront définitivement supprimés tous conflits d'intérêts. Il fallait veiller à apaiser ces conflits, à résoudre ces difficultés. C'est à quoi vise l'article 13 de la Convention. La rédaction de cet article n'a pas été sans difficultés. La Commission chargée de le mettre en accord à la fois avec les décisions prises précédemment et des éventualités prévues, est parvenue à élaborer un texte sur lequel s'est prononcée favorablement la très grosse majorité des Délégations. Nous y lisons : *les conflits seront portés devant la Cour Permanente de Justice Internationale à moins que... il ne soit procédé à un règlement du différend soit par arbitrage, soit de toute autre manière*. Tel est le texte qui a été définitivement adopté. Nous y entendons par *règlement* une solution définitive sur laquelle il n'est plus à revenir.

Il ne pouvait être question de différends entre Parties Contractantes, sans qu'il fût question également de conciliation préalable à toute instance judiciaire. A qui confier la tâche de chercher cette conciliation? Il y avait lieu de réserver les droits et les attributions en cette matière du Conseil et de l'Assemblée de la Société des Nations. Et comment désigner l'entité, le groupement qui serait chargé tout d'abord d'éclaircir les différends, de tenter la solution amiable?

Il fallait tenir compte de notions encore imprécises, de susceptibilités éventuelles à respecter, et votre Commission a adopté ce texte longuement préparé par la Sous-Commission :

Afin de régler autant que possible ces différends à l'amiable, les États 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'organisme 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.

L'honorable M. van Eysinga a commenté dans un rapport oral fait à votre Commission les mots : *sous réserve des droits du Conseil et de l'Assemblée*. Ce commentaire

figurera au Protocole de Clôture, ainsi que vous en avez décidé. Il m'a paru dès lors inutile de reproduire ici les motifs développés par le distingué jurisconsulte hollandais.

Il convenait encore d'envisager les mesures à prendre d'urgence pour assurer le transit en cas de différend. La Commission Plénière a admis que le même Organe Consultatif et Technique serait appelé à recommander ces mesures par ce qu'elle appelle un *avis provisoire*.

La rédaction adoptée pour l'article 13 a paru suffisamment complète en elle-même pour permettre la suppression de l'article 16 prévue au projet de convention. Cette suppression a été décidée à l'unanimité par votre Commission.

Messieurs, me voici parvenu aux termes de ma tâche. Je remercie très vivement ceux qui m'y ont aidé : l'honorable Général Mance, qui m'a remis des notes très complètes sur tout ce qui s'était fait, mes collaborateurs, MM. Pierrard et Stiévenard.

Je m'excuse, Messieurs, d'avoir si longtemps occupé votre attention. J'aurais voulu vous épargner davantage, mais la matière était abondante. Je me suis efforcé d'en extraire ce qu'elle contenait d'essentiel et de vous fournir un résumé objectif des travaux de votre Commission. Il est peut-être insuffisant. Pour le compléter, vous voudrez bien vous rapporter à l'exposé très clair du *Livre Vert*, aux procès-verbaux sténographiques des séances et au discours substantiel que l'honorable M. Loudon a prononcé en ouvrant les séances de la Commission qu'il a présidées avec élégance et autorité. Cet examen, Messieurs, vous déterminera, j'en ai la certitude, à voter unanimement le projet très étudié soumis à votre approbation. Et suivant ce chemin, vous aurez, ainsi que le désirait l'historien illustre, le philosophe aimable et si profondément humain qui préside la Conférence, « vous aurez *partiellement* réalisé, sur des matières exclusivement techniques et pratiques, l'union entre les deux forces politiques que la nature des choses et la loi de l'histoire maintiennent simultanément : l'internationalisme et les nationalités ».

Et selon encore la forte parole de M. Gabriel Hanotaux, souhaitons que, dans un proche avenir, nous puissions atteindre « le lieu exact où doit se faire l'attache entre l'idée créatrice de la Société des Nations et l'intérêt des peuples ».

ANNEXE (1)

Rapport additionnel au rapport sur la Convention du Transit.

La Commission ne s'est pas bornée à modifier les textes soumis à ses délibérations. Elle propose d'y ajouter des dispositions nouvelles dispensant de l'application des prescriptions de la Convention des territoires déterminés où la mise en vigueur du régime général se heurterait à des difficultés, pratiquement insurmontables.

Il en est ainsi de la région de l'Inde britannique formée par le delta du Gange; huit possessions étrangères, d'une superficie de peu d'importance proportionnellement au territoire de l'Empire, y sont enclavées dans des conditions très particulières, qui font obstacle à l'organisation d'un service de surveillance fiscale suffisant.

L'action de l'Administration est également difficile dans l'Indo-Chine. La frontière de ce pays est très longue comparativement à sa superficie et la pénétration intérieure n'est souvent réalisable qu'en recourant à la batellerie indigène; cela crée de grosses difficultés et l'impossibilité de surveiller d'une manière continue les opérations du transit.

La Sous-Commission chargée de l'examen des amendements motivés par ces considérations a pensé que, dans les deux régions en cause, le transit présente des particularités telles qu'elles justifient en leur faveur un régime exceptionnel.

Préférant une formule générale à une énumération qui pouvait paraître arbitraire, elle décida de prévoir les dérogations par la rédaction suivante :

Étant donné qu'il existe à l'intérieur ou sur les frontières mêmes des territoires de certains États contractants, des zones ou enclaves d'une étendue et d'une population très faible par rapport à celle desdits territoires, et qui forment des parties détachées de ceux-ci, ou

(1) Il a paru préférable d'ajouter cette annexe au rapport, bien que la publication n'en ait été faite qu'ultérieurement.

des établissements appartenant à d'autres États 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 la superficie, qui rend, en fait, impossible la surveillance de la douane et de la police.

Toutefois, les États 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.

Cette rédaction a été ensuite adoptée par la Commission Plénière.

Conformément à l'esprit du dernier alinéa, il fut bien spécifié que, dans ceux des territoires exceptés où existeraient actuellement des droits de transit, ceux-ci devraient être diminués ou même supprimés aussitôt que les circonstances le permettraient et que, dans aucun de ces territoires, il ne pourrait être établi des droits de transit nouveaux.

Il a été reconnu également que le nouveau texte avait été arrêté dans le dessein de pourvoir aux difficultés particulières de l'Inde britannique et de l'Indo-Chine. Sans doute, est-il susceptible de s'appliquer exceptionnellement à d'autres territoires où se présenteraient des difficultés analogues. Mais il a été convenu que pareille extension ne pourrait se produire que dans des conditions identiques et seulement du consentement des États qu'affecterait le régime exceptionnel.

Tel qu'il a été amendé, l'article 10 du projet régissant la liberté du transit dispose que les conventions, accords ou traités conclus par les États Contractants en matière de transit avant la date du 1^{er} mai 1921 ne seront pas abrogés (réserve étant faite de l'article 19 du Pacte).

A la demande de la Délégation du Portugal, la Sous-Commission, puis la Commission, ont reconnu que cette règle s'applique au traité du 11 juin 1891, conclu entre la Grande-Bretagne et le Portugal, aux termes duquel un droit de transit *ad valorem* de 3 % au maximum peut être prélevé sur les marchandises transitant vers la Rhodésie ou sur le chemin de fer de Beira à Matadi.

D'autre part, la Commission a recueilli les observations du Délégué du Portugal visant la colonie de l'Angola. Il s'ensuit qu'aucun État ne pourra être contraint, en vertu de la Convention projetée, à construire des chemins de fer spéciaux pour faciliter le transit ou à concéder des territoires pour cette construction. Ces constatations ne sont que des déductions, pour un cas particulier, des idées générales qui ont présidé à l'élaboration de la Convention.

A la suite d'amendements présentés par les Délégations de la Grande-Bretagne et de la Chine, un nouvel article est proposé, rédigé en ces termes :

Il est entendu que cette Convention ne doit pas être interprétée 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 État souverain, que ces territoires pris individuellement soient ou non Membres de la Société des Nations.

Enfin la Délégation chinoise a entretenu la Commission de l'application possible de la Convention sur le transit à certains ports étrangers cédés à bail et situés sur les limites de la Chine, ports dont le territoire est d'une très petite étendue, dont la population est peu importante et où est établie une douane chinoise. Il est résulté de cet échange de vues que les difficultés auxquelles pourraient donner lieu ces situations très spéciales, devront se régler suivant les directions indiquées dans l'exposé des motifs du *Livre Vert*.

L'expression *autorité* — lit-on à la page 38 de ce rapport — s'applique à tous les cas (suzzeraineté, protectorat, mandat, etc.) où l'État responsable de l'exécution de la Convention n'a pas la souveraineté sur le territoire transitaire. Il paraît impossible de fixer d'avance quels seront dans tous les cas les États signataires responsables de cette exécution; si des difficultés se présentent, elles devront être résolues dans chaque cas particulier. L'État

responsable d'une mesure est celui qui, en fait, possède les moyens de la prendre ou de l'empêcher. Dans les cas où la souveraineté et l'autorité seraient réparties entre les différents États, par exemple par suite de cessions de bail qui impliqueraient une pareille répartition, il appartiendrait à ces États de s'entendre en vue de l'application de la présente Convention.

Le même commentaire mentionne, d'autre part, que dans la définition du transit, le mot « frontières » vise les frontières politiques, à moins d'exceptions précises stipulées dans d'autres textes, telles que le cas de zones franches dans les ports (*Id.* p. 38).

* * *

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, nous remercions M. le premier Délégué de Belgique, du travail qu'il a bien voulu soumettre à la Conférence, de la simplicité et de la clarté de son exposé, de son utilité et de son efficacité.

Jé suis sûr qu'il a répondu à la plupart, pour ne pas dire à toutes les questions qui se posent naturellement dans les esprits. Et c'est véritablement un tour de force d'avoir pu être si simple et si clair à la fois sur un sujet si complexe et qui touche à tant d'intérêts. Mais le résultat, j'en suis sûr, comblera ses vœux, et je ne doute pas que le vote de la Conférence ne soit bientôt une ratification complète de ce brillant exposé.

La parole est à Sir Hubert Llewellyn Smith, Délégué de la Grande-Bretagne, qui désire présenter quelques observations.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je voudrais d'abord exprimer à M. Neujean les remerciements très cordiaux de la Délégation britannique pour le soin et l'habileté apportés à ce rapport excellent et extrêmement utile, qui lui a certainement demandé un labeur considérable. Je crois que nous pourrions l'accepter avec très peu de modifications, étant donné qu'il couvre tout ce qui est nécessaire en ce qui concerne les conventions sur le transit. Mais il y aurait avantage, me semble-t-il, à ce que l'on suggérât tout de suite les petites modifications que l'on pourrait insérer dans le procès-verbal. Nous ne proposons, naturellement, aucun amendement précis.

En particulier, en ce qui concerne la partie du rapport relative à l'article 5, je crois qu'une question a été omise, non par la faute du rapporteur, le procès-verbal lui-même n'étant pas très explicite à ce sujet. Mais ceux d'entre vous qui ont assisté à la discussion sur ledit article se rappelleront certainement que la Délégation britannique a proposé un amendement tendant à bien préciser que les termes de l'article 5 couvriraient également le cas du transit des spiritueux.

Après examen, la Commission plénière a unanimement estimé que le transit de marchandises de ce genre était visé par les mots *santé publique*. De plus, l'insertion d'un amendement établissant le droit d'un État d'exclure la fausse monnaie des bénéfices accordés au transit n'a pas paru nécessaire.

Si le rapporteur pouvait introduire un court paragraphe, d'après les indications qui précèdent, je lui en serais reconnaissant.

M. NEUJEAN (Belgique), rapporteur. — Je ne vois pas d'inconvénient à faire l'addition proposée par M. le Délégué britannique.

LE PRÉSIDENT. — Les mots : *drogues nuisibles*, qui sont dans le texte, le disent.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Nous aimerions mieux une mention au rapport, parce que, en fait, le procès-verbal ne s'exprime pas très clairement sur la matière.

Il ne reste plus maintenant qu'une question de peu d'importance, au sujet de l'article 8. La recommandation concernant la réunion d'une conférence chargée d'examiner les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre, n'a pas été adoptée à l'unanimité. Je voudrais qu'on indiquât que le vote a eu lieu à la majorité. Nous pouvons même, si vous êtes de cet avis, nommer les États qui ont voté contre.

M. CARLIN (Suisse). — Si on ajoute à la majorité, je demande que l'on mette à une forte majorité.

LE PRÉSIDENT. — Nous indiquerons le chiffre, 23 contre 5 (1).

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Ce sont là les seuls points sur lesquels je voulais appeler votre attention. Je remercie très sincèrement M. le Rapporteur de l'esprit de conciliation dont il a fait preuve en acceptant mes diverses propositions. Je termine — comme j'ai commencé — en le remerciant à nouveau, très cordialement, de son excellent travail.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Le rapport de M. le Ministre Neujean couvre-t-il tous les cas qui ont été admis au cours de nos délibérations dans la Commission et qui ont été adoptés ou mis dans le procès-verbal? La Délégation chinoise et nous-mêmes avons demandé que l'on fasse un commentaire. Faut-il comprendre que ce rapport est un commentaire ou qu'il y en aura un autre? Dans la première hypothèse, ce commentaire couvre-t-il tous les cas et l'a-t-on fait sur la base des procès-verbaux?

M. NEUJEAN (Belgique), rapporteur. — Je suis étonné de l'observation que vient de faire l'honorable Délégué de l'État serbe-croate-slovène. Quand on fait un rapport, dans quelque assemblée parlementaire que ce soit, on ne reproduit pas tout ce qui figure dans les documents qui ont servi à faire le rapport. Mon rapport aurait été interminable et je vous aurais fait perdre beaucoup de temps, si j'avais reproduit tout ce qui se trouve dans les procès-verbaux. J'ai reproduit, j'ai eu soin de le dire, la partie essentielle des procès-verbaux, les points qui avaient fait l'objet de discussions. J'ai même eu soin d'ajouter, à la fin de mon rapport, que pour compléter mes observations, il n'est pas mauvais de recourir au *Livre Vert* qui constitue un véritable exposé des motifs et au *Statement* de M. le Président Loudon, rapport très complet, très substantiel et d'une très grande clarté. C'est l'ensemble qui constitue un commentaire. C'est toujours ainsi que l'on procède en droit et dans toutes les assemblées parlementaires.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Je remercie M. le Rapporteur de ses explications. Comme je le pensais, son rapport est uniquement une introduction à la discussion des articles; mais il ne couvre pas tous les cas qui figurent dans les procès-verbaux. Cette question mérite d'être éclaircie.

M. le Rapporteur a parlé du *Livre Vert* et de l'exposé de M. Loudon que nous apprécions beaucoup. Il me semble cependant qu'il faut d'abord tenir compte de ce qui a été dit dans la Commission et dans la Conférence. Bien des modifications ont été apportées aux principes et même au commentaire du *Livre Vert*. J'ai tenu à souligner qu'à mon avis ce sont les procès-verbaux des séances plénières et des commissions qui ont la plus grande valeur.

LE PRÉSIDENT. — C'est parfaitement exact. Les procès-verbaux appartiennent aux archives et sont valables.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Permettez-moi de poser une question. Un commentaire supplémentaire sera-t-il fait pour ces conventions générales, comme il en a été fait un pour les projets de convention? Est-ce que ce commentaire sera discuté ici?

LE PRÉSIDENT. — Chaque convention a son rapport général. Le rapport général sur la Convention du Transit a été distribué et lu. Nous allons maintenant lire les articles.

(1) Voir en note, à la page 205, le texte définitif du rapport.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Dans ces conditions, je me permettrai de présenter mes observations au cours de la discussion des articles.

M. BIGNAMI (Italie). — Je félicite très sincèrement M. Neujean pour son très brillant rapport. Je prie M. le Président de vouloir bien donner la parole à M. Sinigalia, qui va exposer le point de vue de la Délégation italienne.

LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. Sinigalia.

M. SINIGALIA (Italie). — Monsieur le Président, Messieurs. M. le Rapporteur, dans son très remarquable exposé, que nous avons entendu tout à l'heure, énonce, au sujet de la question des tarifs combinés par fer et par mer (1), que la longue discussion sur le rapport de la Sous-Commission chargée de l'étude des amendements relatifs aux barèmes combinés pour le transit a abouti à la déclaration suivante du rapporteur :

Ce que nous ne désirons pas, c'est qu'un État fasse des barèmes de transit différents entre eux suivant que la marchandise de transit a été apportée sous pavillon national ou sous pavillon étranger.

Cela, je pense, ne doit pas être entendu comme une décision ferme. Ce que je dis ne comporte nullement une observation sur les affirmations du rapporteur.

Je me rappelle, en effet, qu'à la séance tenue le 19 mars (2) sur le transit, on a parlé — il y a eu un peu de confusion dans cette discussion — de cette question sous différents points de vue et je crois qu'on a reconnu que ladite question aurait pu être soulevée à l'occasion de la discussion des projets de Convention sur les Voies ferrées ou sur les Ports, ou bien lorsqu'on traitera de la navigation; l'opposition qui était faite dépendait seulement du désir de ne pas mêler la question de transit à la question des droits de pavillon ou des barèmes de chemins de fer.

Il y avait donc là, non pas une décision arrêtée, mais un renvoi ou, si vous le préférez, l'expression du désir de ne pas préjuger du principe. Je me trompe peut-être, mais je regrette de n'être pas de l'avis de l'honorable rapporteur.

S'il en est ainsi, je me permets de demander que dans le procès-verbal de cette séance, l'on fasse ressortir que la question n'a été nullement préjugée par les discussions survenues; d'autant plus que dans l'article 4 de la Convention sur les Voies ferrées, la Commission que vous avez chargée de l'étude de cette Convention a précisé que *la présente stipulation ne doit pas être entendue comme concernant aucunement la question des tarifs combinés entre chemins de fer et navires ou bateaux.*

On ne comprendrait pas du tout l'évidente contradiction qu'il y aurait entre la volonté de ne pas préjuger les tarifs combinés par fer et par mer, qui ressort du susdit article 4, par rapport à l'importation et à l'exportation, et une décision tout à fait contraire en ce qui concerne les transports en transit, bien entendu lorsque le transit aurait lieu aussi par chemins de fer. Cela amènerait à instituer un régime tarifaire ferroviaire mixte que rien ne pourrait justifier.

Ce que la Délégation italienne désire donc, ce n'est pas soulever une discussion sur le fond de la question, discussion qui n'est peut-être pas du ressort de cette Conférence, mais elle demande qu'on veuille bien reconnaître que cette discussion pourra avoir lieu à une autre occasion, dans l'avenir, et en un lieu approprié.

Elle désire aussi qu'il soit fait ressortir que la Commission n'a pas été unanime sur la question.

Enfin, elle se permet d'ajouter que si on voulait absolument maintenir la différence de traitement, celle-ci serait purement illusoire et on aurait fait simplement de la théorie, parce que tous les expéditeurs, qui connaissent la meilleure manière d'exécuter les transports, pourraient obtenir tout de même le résultat qu'on voudrait empêcher et cela à l'aide des réinscriptions ou des réexpéditions qu'on ne peut pas empêcher sans violenter la liberté individuelle.

En ce qui concerne la partie du rapport traitant de l'article 5, la Délégation italienne se permet de proposer une petite modification. Au quatrième paragraphe, dernière ligne; au lieu de *ni gêner* elle demande qu'on mette : *ni entraver*.

(1) Voir page 204, alinéa 5.

(2) Voir pages 113 et suivantes.

LE PRÉSIDENT. — Il n'y a pas d'opposition à cette modification?...

M. NEUJEAN (Belgique), rapporteur. — Je ne vois pas très bien la différence qu'il y a entre le mot *gêner* et *entraver*, mais je ne vois aucun inconvénient à accepter cette modification.

En ce qui concerne la première question, je regrette l'observation présentée par l'honorable Délégué italien. Pour éviter tout malentendu, j'ai pris soin de parler de *la longue discussion sur le rapport de la Sous-Commission chargée de l'étude des amendements relatifs aux barèmes combinés pour le transit* et d'indiquer qu'elle a abouti à la déclaration suivante du rapporteur : *Ce que nous ne désirons pas, c'est qu'un État...*

Je le regrette, non pas pour la Conférence, mais pour l'honorable Délégué italien, car la Sous-Commission et la Commission plénière se sont prononcées contre lui. Je ne peux pas faire qu'il en soit autrement. Je ne vois donc pas la possibilité de modifier ce passage. Vous pouvez faire des réserves pour l'avenir, vous pouvez espérer que dans un avenir prochain cela soit changé, mais ce qui figure sur le rapport, c'est la décision qui a été prise, c'est le résumé exact du procès-verbal. Je ne vois pas qu'il soit possible d'y rien ajouter ni d'en rien retrancher.

LE PRÉSIDENT. — Les observations de M. Sinigalia figureront au procès-verbal de la présente séance.

M. SINIGALIA (Italie). — Je n'ai pas trouvé dans le procès-verbal de la Commission plénière qu'il y ait eu un vote à ce sujet. On a discuté mais on n'a pris aucune décision.

M. NEUJEAN (Belgique), rapporteur. — Ce sont presque les termes du procès-verbal que j'ai reproduits. Je ne les ai pas sous les yeux, mais la discussion a abouti à la déclaration suivante du rapporteur : *Ce que nous ne désirons pas, c'est qu'un État fasse des barèmes de transit différents entre eux suivant que la marchandise en transit a été apportée sous pavillon national ou sous pavillon étranger.*

Cette déclaration a été faite par le Président de la Sous-Commission au nom de la Sous-Commission; elle tranchait la difficulté.

M. SINIGALIA (Italie). — J'ai cherché dans le procès-verbal les paroles que vient de prononcer l'honorable rapporteur; je n'ai pas eu la chance de les trouver. Il s'agit peut-être d'une déclaration verbale, mais la Commission n'a pas émis de vote. La séance a été levée sans qu'à mon souvenir une décision soit intervenue.

LE GÉNÉRAL MANCE (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je n'ai pas le procès-verbal sous les yeux, mais je serais bien étonné si l'on n'avait pas voté sur cette question; peut-être que certains délégués, ici présents, pourraient dire s'ils ont, ou non, ce même souvenir.

M. SINIGALIA (Italie). — Alors, si on dit qu'il y a eu vote, je demande la lecture des procès-verbaux.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Voilà pourquoi tout à l'heure j'ai posé la question des procès-verbaux.

LE PRÉSIDENT. — Nous ne pouvons évidemment pas éclaircir ici ce point qui est une affaire de Commission. Le plus simple est que M. Sinigalia et M. le Rapporteur veuillent bien se concerter et consulter les textes pendant un instant. Il suffira de quelques minutes pour régler l'incident (1).

L'incident est clos. La parole est à M. Tsang-Ou, Délégué de la Chine.

(1) Voir en note à la page 204 le texte qui fut adopté à la suite de cet échange de vues.

M. TSANG-OU (Chine). — Nous sommes réunis, je crois, pour l'adoption définitive des textes de la Convention du Transit. Les textes officiels sont en anglais et en français; ils doivent être soumis à la ratification des Chambres de chaque pays. Comme chez nous, les députés ne parlent pas tous anglais et français il me faut traduire les textes en chinois. Je demande quels sont les documents qui doivent accompagner la Convention du Transit comme documents officiels, c'est-à-dire comme documents ayant une valeur légale au cas de différends entre le Gouvernement et la Chambre ou entre mon Gouvernement et un autre Gouvernement. Pour prendre un exemple, rien que le mot *autorité* m'embarrasse; le mot *souveraineté* m'embarrasse également. Il faut que je les développe; je ne peux pas le faire à ma façon, il faut que je me base sur ce que j'appellerai le commentaire, c'est-à-dire un résumé qui analyse les textes adoptés et les discussions que nous avons eues. C'est ce qui a été fait par exemple dans le *Livre Vert*. Il faut que j'aie la portée précise de chaque article, sans cela je ne pourrai rien faire.

LE PRÉSIDENT. — Il est évident que je suis très embarrassé pour savoir ce que je devrais dire pour traduire les mots *autorité* et *souveraineté* en chinois. Vous avez une science de la langue française et de la langue anglaise qui vous permet de me battre très facilement. C'est donc très humblement que je vais vous présenter mes observations. Je crois qu'en matière de loi et de textes internationaux, il n'y a pas de commentaires. Le commentaire c'est la jurisprudence qui vient après la loi et à son propos. Le commentaire est toujours *post legem*; il n'accompagne pas la loi, il vient après.

M. POLITIS (Grèce). — Il n'y a pas d'interprétation authentique.

LE PRÉSIDENT. — Il n'y a pas, par exemple, de commentaires du Code civil. La loi, c'est ce que nous votons. Pour la jurisprudence, tous nos documents auront l'autorité que la jurisprudence voudra en tirer, ni plus ni moins.

M. TSANG-OU (Chine). — Dans ce cas, si je prends le texte de la Convention, le rapport du rapporteur général, le *Livre Vert*, j'aurai entre les mains tous les documents officiels de la Convention du Transit? Voilà la question que je pose.

LE PRÉSIDENT. — La loi ou, si vous voulez, la Convention, ne s'accompagne d'aucun commentaire ayant une valeur officielle. Ce qui est en dehors, ce sont des documents qui peuvent éclairer votre esprit, celui de votre Gouvernement, celui de votre Parlement et dont vous ferez l'usage qu'il vous plaira. Mais la Conférence ne peut pas dire que cela constitue un commentaire de la loi. Je m'en rapporte aux juristes et je leur demande si l'on peut dire qu'il existe un commentaire officiel d'une loi.

M. TSANG-OU (Chine). — Je comprends, Monsieur le Président. Vous dites qu'il n'y a pas de commentaire, qu'il n'y a que le texte officiel de la Convention qui ait une valeur légale, que ce texte, je peux l'interpréter, en consultant le *Livre Vert* ou les procès-verbaux. En cas de différend, le litige sera soumis à la juridiction internationale, et l'on dira : « Vous avez mal traduit, cela doit être interprété autrement. » Je répondrai que j'ai trouvé dans le *Livre Vert* le mot *autorité* et que ce mot me préoccupe parce qu'il a une valeur énorme pour moi. Je voudrais donc qu'on puisse me dire : « Vous pouvez vous baser sur le texte de la Convention du Transit, sur le *Livre Vert*, sur le *Livre Bleu* (1), car ce sont des textes officiels ».

LE PRÉSIDENT. — Je ne puis pas vous le dire. Ainsi, tout le monde connaît le Code civil, appelé souvent *Code Napoléon*. Vous savez qu'il en existe des commentaires illustres : ce sont les résumés des discussions qui ont eu lieu au Conseil d'État, en présence du Premier Consul, Bonaparte. Il arrive souvent, quand un article du Code est en discussion devant un tribunal, que l'on cite les procès-verbaux du Conseil d'État,

(1) Résolutions de l'Assemblée.

mais personne n'a jamais dit que ces procès-verbaux, bien que les débats dont ils rendent compte aient eu lieu devant le chef de l'État, eussent une valeur officielle quelconque.

La valeur officielle n'appartient qu'à la loi, c'est-à-dire à la Convention.

M. SCASSI (Grèce). — C'est tout à fait évident.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Quand j'ai posé la question de savoir s'il y aurait un commentaire à ces Conventions, j'ai tout simplement eu en vue une question pratique. Je me disais que nous avions préparé des Conventions qui devaient être appliquées et exécutées par des praticiens et non par des jurisconsultes. Ce sont donc les techniciens qui doivent faire les projets de Conventions et les appliquer. Chaque texte doit avoir une explication, un commentaire ou un exposé des motifs, c'est indispensable. Pourquoi nous sommes-nous si souvent référés au *Livre Vert*, qui est déjà entré dans l'histoire? Pourquoi M. le Délégué britannique demande-t-il qu'on change tel ou tel mot dans tel passage du rapport général? Parce que ces documents ont une valeur. Mais ne discutons pas plus avant. Je serais très heureux si nous pouvions tous nous mettre d'accord pour demander au Bureau de rédiger un rapport basé sur les procès-verbaux. Le rapport général que nous a soumis M. Neujean doit uniquement servir à l'ouverture de la discussion des articles, mais le rapport dont je parle serait établi par le Bureau au moyen des procès-verbaux. Il ne faut pas qu'il y ait de malentendus. Le *Livre Vert*, autant qu'il peut être sacré, est sacré pour nous tous. En résumé, je fais appel au Bureau et à M. le Président, pour qu'ils nous déclarent qu'il y aura un commentaire, une sorte d'exposé des motifs, servant de base à l'interprétation des Conventions.

M. SCASSI (Grèce). — C'est impossible.

M. ALVAREZ (Chili). — Je ne comprends pas la discussion qui s'est élevée sur cette matière. Les précédents sont unanimes. Il n'y a que des textes officiels. Il n'y a pas de commentaire officiel, mais seulement des travaux qu'on appelle semi-officiels.

Ces travaux sont de deux sortes : d'abord les travaux préparatoires de la Conférence qui comprennent les premiers projets, les travaux des sous-commissions et commissions, les discussions qui ont eu lieu, ensuite les rapports de commissions et surtout le rapport général qui accompagne les textes définitifs de la Convention soumise à l'approbation de l'Assemblée plénière.

Quelquefois, le rapporteur général fait suivre les textes de la Convention d'un petit commentaire par lui élaboré et qui reflète les idées de la Commission. Il en a été ainsi de certaines conventions présentées à la deuxième Conférence de La Haye et du projet présenté à la Conférence navale de Londres de 1909.

Tous ces commentaires et autres précédents ne sont pas des commentaires officiels mais des documents qu'on appelle « semi-officiels ». Ils sont précieux pour déterminer l'esprit et la portée exacte de certains articles de la Convention.

Du reste, un commentaire officiel par l'Assemblée elle-même serait presque impossible à établir.

Je vous prie donc, Messieurs, de vouloir bien ne pas vous attarder plus longtemps à cette discussion.

M. SCASSI (Grèce). — C'est cela.

M. ALVAREZ (Chili). — Alors, d'une part, rapport approuvé par la Conférence, qui lui donne un caractère semi-officiel, et, pour le reste, travaux préparatoires, qui ont une valeur scientifique et pratique.

M. SCASSI (Grèce). — Très bien.

LE PRÉSIDENT. — Je vois que tout le monde est d'accord, puisque M. Avramovitch applaudit aussi.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — J'applaudis parce que M. le Délégué demande un rapport général adopté par la Conférence.

M. ALVAREZ (Chili). — Vous avez mal compris; le rapport dont je parle, c'est celui que vient de faire M. le Ministre Neujean.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Dans ce cas il faut le compléter.

M. ALVAREZ (Chili). — Vous n'en avez pas le droit.

LE PRÉSIDENT. — Je crois éclaircir un peu le débat en disant ce qui est dans la pensée de tous, que le Secrétariat, sous le contrôle du Bureau, préparera un recueil dans lequel figureront les Conventions, le rapport semi-officiel présenté par M. Neujean, et tous les textes antérieurs. Ce recueil comprendra à la fois ce qui est officiel, et ce qui est semi-officiel. Ainsi se trouveront réunis tous les renseignements que demandait tout à l'heure M. Tsang-Ou.

M. TSANG-OU (Chine). — Je n'ai pas peur des responsabilités techniques, mais j'ai peur des responsabilités de traduction.

LE PRÉSIDENT. — L'incident est clos. Ce recueil sera publié sous la surveillance du Bureau, car il est indispensable.

M. CARACOSTEA (Roumanie). — J'ai eu l'occasion, au cours de la discussion, de présenter un amendement visant un ou deux pays agricoles et dont fut décidée l'insertion dans le Protocole de Clôture; vous vous en rappelez tous, Messieurs, M. Loudon était présent. Je me suis contenté de cette procédure. Maintenant, à l'occasion des éclaircissements qui viennent d'être donnés, je me demande ce que représente le Protocole de Clôture : a-t-il une valeur quelconque?

LE PRÉSIDENT. — Il fait foi au même titre que la Convention.

M. SCASSI (Grèce). — Il fait corps avec elle.

M. CARACOSTEA (Roumanie). — Je vous remercie, Monsieur le Président.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Monsieur le Président, Messieurs, je vous prie de bien vouloir m'excuser si je prends la parole à propos de ce très intéressant incident dont il conviendrait, je crois, de rappeler l'origine. A Paris, on a travaillé surtout ou presque exclusivement dans les sous-commissions. Dans ces sous-commissions, il n'était pas fait de compte rendu sténographique. M. le Secrétaire général a pris des notes et il a présenté, à la fin de nos travaux, une étude très minutieuse, une étude approfondie de toutes les propositions que nous avons adoptées. Cette étude, à vrai dire, pouvait servir de véritable commentaire pour les conventions.

Ici, la situation est tout autre; nous avons des procès-verbaux. Il n'est donc pas utile, il n'est même pas possible de faire un commentaire analogue au *Livre Vert*.

Ce qu'on peut faire, c'est extraire les idées principales qui ont guidé nos débats. Ce n'est pas que je veuille dire que le *Livre Vert* ne soit pas utile; mais il n'est pas possible ici de refaire un *Livre Vert*.

LE PRÉSIDENT. — Y a-t-il d'autres observations sur le rapport de M. Neujean?...

DISCUSSION DE L'ARTICLE 1

Nous abordons l'examen du texte adopté par le Comité de rédaction pour le projet de Convention sur la Liberté du Transit. Nous allons en donner lecture article par article, étant entendu que nous procéderons au vote suivant les règles adoptées dans une précédente séance pour notre Règlement intérieur.

ARTICLE 1. — Seront considérées 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, accomplis 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 Règlement sous le nom de : *transports en transit*.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Monsieur le Président, Messieurs, comme je me suis permis de l'annoncer, je reviens sur la question des envois postaux, mais je serai très bref.

Le rapport qui nous a été présenté dit que les mots : *envois postaux* ont été supprimés; non pas parce que les envois postaux doivent être exclus du bénéfice de la liberté du transit, mais parce qu'ils ont déjà fait l'objet de la récente Convention de Madrid.

J'avais insisté pour qu'on laissât les mots *envois postaux* dans la Convention sur la Liberté du Transit. La Commission plénière en a décidé autrement. Je ne veux pas revenir sur cette question et vous demander à nouveau l'insertion de ces deux mots. J'ai étudié la Convention de Madrid. La liberté du transit y est en effet traitée, mais je dois dire qu'elle l'est un peu sommairement. Voici ce que dit la Convention de Madrid : *La liberté du transit pour les « envois postaux » est garantie. C'est tout.*

Je suis d'accord avec vous; il n'est pas nécessaire de faire une adjonction à la Convention. Mais je crois qu'il serait très utile d'insérer dans le Protocole final les termes mêmes qui se trouvent dans l'excellent rapport dont nous nous occupons à l'heure actuelle, c'est-à-dire : ... *si l'on a supprimé les mots « envois postaux » dans notre Convention, ce n'est pas pour dire que ces envois ne bénéficieraient pas de la liberté du transit, mais parce qu'ils ont déjà fait l'objet de la Convention de Madrid.*

Je prie M. le Délégué de la France de bien vouloir se prononcer à ce sujet.

M. BONNET (France). — Vous vous rappelez, Messieurs, dans quelles conditions les mots : *envois postaux* ont été supprimés de l'article 1. La Convention de Madrid, qui a été signée au mois de décembre dernier, a prévu la liberté du transit pour les envois postaux. Il a donc paru inutile d'insérer dans cette Convention une mention concernant les envois postaux, étant donné que cette mention aurait pu (et la Délégation italienne partageait le point de vue de la Délégation française) créer certaines divergences d'interprétation entre la Convention de Madrid et la Convention du Transit qui sera élaborée à Barcelone.

Il reste bien entendu — et nous ne voyons aucun obstacle, au contraire, à ce que ce soit inséré au procès-verbal; d'ailleurs, le rapport de M. Neujean l'indique très nettement, — que la liberté du transit existe pour les envois postaux comme pour toutes les autres marchandises.

Je crois du reste devoir indiquer que la Convention de Madrid a été conclue, non pas entre Administrations, mais entre États. C'est le règlement d'exécution de la Convention qui est conclu entre Administrations; la Convention, elle est conclue entre les Gouvernements. Par conséquent, la liberté du transit est assurée dans tous les pays, sur tout le territoire de l'Union postale. Comme l'Union postale est ouverte à tous les pays qui voudront y adhérer, il en résulte que la liberté du transit est assurée aussi parfaitement que possible.

LE PRÉSIDENT. — Il en sera fait mention au procès-verbal.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — S'il suffit que cet échange d'explications soit inscrit au procès-verbal, je n'insisterai pas davantage.

LE PRÉSIDENT. — A notre opinion, il est suffisant de l'insérer au procès-verbal. C'est par une décision du Bureau qu'il sera inscrit.

M. ORTUÑO (Espagne). — Messieurs, je voulais tout simplement poser une question à M. Neujean : celle-ci. Le dernier alinéa de l'article 1 dit :

Les transports de cette nature seront désignés dans le présent Règlement sous le nom de *transports en transit*.

On parle, au début, d'un *projet de convention*. Le Règlement que nous sommes en train de discuter et que je comprends parfaitement qu'on appelle maintenant *Règlement*, sera converti en une convention lorsqu'on y ajoutera les documents qui manquent. Il me semble donc qu'au lieu de parler ici du *présent Règlement* (puisque ce règlement va devenir définitif) il serait peut-être plus clair de dire : *la présente Convention*.

LE PRÉSIDENT. — C'est un point sur lequel Sir Cecil Hurst pourrait nous donner des explications, car il a été étudié sur sa demande et d'après ses propositions.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Le rapport de M. Neujean — comme il est apparu nettement d'après le texte même — ne traite que de ceux des articles adoptés par la Commission plénière et qui concernent les aspects techniques — si je puis m'exprimer ainsi — de la question du transit.

On se rappellera que les articles sur le transit ont été présentés à la Conférence et discutés par la Commission sous la forme d'un projet de convention. Ce projet contenait, d'une part, un certain nombre de dispositions traitant de la question des principes de la liberté du transit et des exceptions à ces principes, et, d'autre part, une série d'articles concernant la procédure par laquelle ce premier groupe d'articles pouvait être mis en œuvre : signature de la Convention, adhésion ultérieure de certains États, ratification, dénonciation, et ainsi de suite.

Le second groupe d'articles — que je pourrais intituler, pour les besoins de mon exposé, *articles protocolaires* — est tout différent du premier. Quand la Commission plénière chargée de l'étude des articles sur le transit a abordé ces *articles protocolaires*, elle a décidé d'en renvoyer l'ensemble au Bureau pour examiner sous quelle forme il était préférable qu'ils fussent soumis à la Conférence pour être adoptés. Pour le moment, seule la première catégorie des articles que je viens d'appeler *articles techniques* est en discussion, mais il est naturel que la Conférence désire connaître, dès maintenant, sous quelle forme les *articles protocolaires* lui seront, plus tard, soumis.

La proposition — qui sera faite ultérieurement — est, d'une part, de grouper les *articles protocolaires* pour former une *convention* et, d'autre part, de grouper également les articles sur le transit, formant un *règlement*, la convention donnant, en somme, existence juridique au règlement. Ce système a déjà été suivi à plusieurs reprises. Le dernier exemple, et le plus frappant, en est le Protocole pour l'adoption du Statut de la Cour permanente de Justice internationale, adopté par l'Assemblée de Genève en décembre dernier. Un certain nombre d'entre vous assistaient à cette réunion. Ils se rappelleront que ce Statut a été adopté par une résolution de l'Assemblée et doit être mis en existence juridique comme une convention liant les États par le fait qu'il sera annexé au Protocole qui sera signé par les plénipotentiaires de ces États.

Un autre exemple, encore plus proche de celui-ci, est la *Convention concernant les lois et les coutumes de la guerre sur terre*, adoptée à la seconde Conférence de la Paix, en 1907. L'ensemble des dispositions concernant ces lois et coutumes forme, dans ce cas, un règlement annexé à une convention assez brève d'après laquelle les Hautes Parties Contractantes s'engagent à le mettre en vigueur.

Si ce système est adopté, tous les articles relatifs au transit constitueront un *Règlement du Transit* qui sera annexé à une convention. Cette convention contiendra l'obligation, souscrite par les Hautes Parties Contractantes, d'accepter les dispositions du Règlement du Transit. Dans cette convention prendront également place des dispositions concernant la ratification, l'adhésion par des États qui n'ont pas été représentés à cette Conférence ou auxquels le Conseil de la Société aura décidé de communiquer officiellement, en dernier ressort, le texte de la Convention, la dénonciation, ainsi que les dispositions concernant le registre qui sera tenu par le Secrétaire général de la Société, indiquant quelles Parties ont signé ou ratifié l'instrument.

Ce groupement en deux catégories distinctes, la première réunissant les articles protocolaires sous forme de convention, et la seconde les articles techniques sous forme de Règlement, ne touchera ni ne lésera en aucune façon la situation légale ou les droits et obligations légaux des Parties qui l'accepteront.

Telle est, Messieurs, la proposition qui vous sera soumise plus tard.

Permettez-moi, maintenant, d'indiquer les raisons particulières qui ont incité la Délégation britannique à proposer l'adoption de cette méthode. Vous vous souviendrez qu'au moment où les rédacteurs du Traité de Paix de Versailles ont élaboré le Pacte de la Société des Nations, certains Dominions britanniques ont été admis comme Membres séparés de la Société des Nations. En conséquence, ces Dominions devraient avoir le droit de participer, en leur propre capacité, aux droits et devoirs qui découlent des articles techniques du Transit (ceux qui forment le Règlement).

Mais cependant l'ensemble de l'Empire britannique est soumis à un souverain, et tous les traités touchant l'Empire sont faits au nom de ce souverain. Lui seul peut donc être considéré comme *Haute Partie contractante*, bien qu'il ait des plénipotentiaires différents pour les diverses parties de l'Empire. Si l'expression *Hautes Parties contractantes* était employée dans les articles techniques, il serait très difficile de préciser que les Dominions britanniques et l'Inde sont, comme Membres de la Société des Nations, des unités séparées en ce qui concerne l'application de ces articles, et que les États Contractants ne sont pas obligés de donner au commerce de ces Dominions de l'Inde les avantages prévus par les articles du transit sans avoir l'assurance du traitement réciproque. Un certain nombre de Dominions britanniques n'étant pas représentés à cette Conférence, il est tout à fait juste que les représentants des autres Puissances demandent qu'au moment de signer la Convention le Plénipotentiaire britannique fasse une déclaration indiquant avec précision la situation de ces Dominions en ce qui concerne le Règlement du Transit.

Messieurs, j'ai tenté de vous expliquer une question très compliquée et très difficile. Je vous demande d'avoir la bonté, avant d'essayer de démêler l'enchevêtrement qui enveloppe l'institution connue sous le nom d'Empire britannique, de lire, dans le procès-verbal, le texte de ce que j'ai dit, plutôt que de vous lancer dans une longue discussion, alors que la séance a déjà duré environ trois heures.

LE PRÉSIDENT. — Si l'Assemblée n'y voit pas d'inconvénient, nous reprendrons donc la discussion de la Convention sur le Transit à notre prochaine séance.

La séance est levée à 20^h 10.

XX^e SÉANCE DE LA CONFÉRENCE

(Lundi 11 avril 1921, 11 heures.)

DISCUSSION DU RÈGLEMENT

La séance est ouverte sous la Présidence de M. Hanotaux, Président.

LE PRÉSIDENT. — Nous reprenons la discussion du projet de Convention sur la Liberté du Transit.

Nous commençons une nouvelle semaine; j'espère qu'elle verra la fin de nos travaux; dans tous les cas, je le désire vivement. Ceux d'entre vous qui ont assisté à l'Assemblée de Genève et à la Commission du Transit savent qu'il arrive un moment où il faut presser un peu les discussions. A Genève, pendant la dernière semaine des séances, il a été décidé que les orateurs ne garderaient pas la parole plus de cinq minutes et qu'ils n'interviendraient pas plus de deux fois sur le même sujet. A la Commission du Transit des mesures analogues ont été prises. Il ne peut être question de demander à la Conférence de prendre de telles mesures, que je qualifierai de coercitives, mais, étant donné notre état de fatigue et la nécessité où nous sommes de reprendre nos travaux personnels et nos fonctions dans nos États respectifs, je demande à MM. les orateurs de faire en sorte que la discussion soit aussi courte que possible et d'autoriser le bureau à hâter le travail. Nous ne pouvons pas prolonger indéfiniment notre séjour dans la ville hospitalière de Barcelone.

A la fin de la séance de samedi, l'honorable M. Ortuño, premier Délégué de l'Espagne, a présenté avec beaucoup de raison des observations motivées en grande partie par un retard dans la distribution. On avait distribué séparément le Règlement et la Convention du Transit. C'était conforme à une décision prise par la Conférence au début de ses travaux, à savoir que les articles protocolaires, formant un ensemble, seraient discutés après les conventions. Ces parties protocolaires étant destinées à couvrir l'ensemble, mieux valait ne pas en faire l'objet d'une discussion à propos de chaque convention particulière et procéder à une discussion d'ensemble à la fin des conventions. Le Règlement — nous aurions pu dire les articles techniques — devant, une fois toutes les formalités remplies, servir isolément, il serait inutile de reproduire, à propos de toutes les conventions, tous les articles protocolaires. Les articles protocolaires ont un caractère transitoire en ce sens que lorsque les Puissances sont engagées, leur texte n'a plus d'importance; ils restent dans les archives des États et ce sont les articles techniques qui entrent dans la préoccupation des Gouvernements et des tribunaux chargés de juger les conflits, s'il s'en produit.

C'est pour cette raison que, conformément à de nombreux précédents, les techniciens juridiques nous avaient conseillé de séparer les articles techniques de la Convention. Les articles protocolaires n'ayant pas été distribués, il est compréhensible qu'une inquiétude soit née et qu'on se soit demandé pourquoi cette Convention était amputée de ses articles protocolaires. Cela se justifiait, comme je viens d'expliquer, par une décision générale prise pour toutes les conventions.

Vous avez maintenant entre les mains les articles protocolaires. Je vous demande encore d'en renvoyer la discussion jusqu'au moment où toutes les conventions seront définitivement établies, puisque ces articles doivent jouer pour l'ensemble des conventions. Je vous propose de passer immédiatement à la discussion des articles techniques

ou Règlement, étant bien entendu que tant que les articles protocolaires n'auront pas été rédigés, approuvés et signés, la Convention n'aura pas de valeur. Le projet de Convention n'aura de valeur que lorsque nous serons entièrement d'accord et que toutes les explications relatives aux conventions auront été fournies. Vous pourrez les provoquer; le Bureau lui-même ira au devant de ces explications, de façon qu'il ne reste, à aucun point de vue ni pour aucun Délégué, le moindre doute sur ce que nous ferons. Il ne saurait y avoir ni énigme ni mystère.

S'il n'y a pas d'opposition, nous passerons à la lecture des articles techniques, en réservant leur valeur jusqu'au jour où l'ensemble des articles protocolaires auront été examinés avec la même loyauté et la même franchise par la Conférence.

La parole est à M. Ortuño.

M. ORTUÑO (Espagne). — Je m'efforcerai, tenant compte des observations faites par M. le Président, d'être bref. Du reste, les explications qu'il a bien voulu nous donner au sujet de mon intervention à la dernière séance vont abrégér considérablement mon intervention actuelle. Je dois cependant préciser que j'avais sous les yeux, au moment de prendre la parole, un document intitulé *Projet de Convention*. Or, j'ai constaté que dans l'article 1 et les suivants on emploie le mot *Règlement*. C'est tout ce que je savais en ce qui concerne cette question. Sir Cecil Hurst a bien voulu répondre à ma demande dont la Conférence a parfaitement compris la portée. J'avais demandé la parole pour parler des pouvoirs qu'à mon avis doit avoir un Comité de rédaction, de la procédure et enfin je désirais traiter la question au fond.

En effet, la Conférence avait remis à un Comité de rédaction un document qu'elle avait appelé *Convention* et, sans que nous en connaissions la raison, le Comité de rédaction nous rendait un document appelé *Règlement*; ce sont deux choses différentes. Mais ce matin, j'ai reçu le complément dont a parlé M. le Président. Sir Cecil Hurst nous a dit que le Règlement n'était qu'une partie de la Convention et que la Convention était composée, en outre, des articles protocolaires. Tout à l'heure, M. le Président, avec raison, a remplacé le mot *règlement* par les mots *articles techniques*. Il me semble préférable, pour éviter des confusions, de dire que la Convention est composée d'articles protocolaires et d'articles techniques.

Mais enfin la Conférence est saisie de la question et nous verrons si elle accepte cette manière de voir dans un instant.

J'ai pu voir il y a un moment les articles protocolaires, et il me semble qu'en signant la Convention on prend l'engagement formel de respecter complètement le Règlement ou les articles techniques. Il m'apparaît que la question perd un peu de son importance et que nous nous trouvons en face d'une matière de forme plus que d'une question de fond. Par conséquent, je crois que pour ma part je ne verrai pas d'inconvénient à accepter la nouvelle forme donnée à la Convention et je proposerai simplement de tâcher de trouver un mot différent de celui de *Règlement* qui peut, à mon avis, produire quelques confusions.

M. WINIARSKI (Pologne). — J'aurais voulu parler sur le fond de la question, mais si la Conférence accepte votre proposition de renvoyer la question, je me réserve de demander la parole plus tard.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Est-ce que le mot *Règlement* est aussi réservé? Parce que je considère qu'il ne convient pas.

LE PRÉSIDENT. — Je crois, en effet, qu'après les observations de MM. Ortuño et Winiarski nous pouvons renvoyer sans inconvénient le mot *Règlement* à plus tard pour voir si nous pouvons trouver une formule. Qu'en pense Sir Cecil Hurst?

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne). — Parfaitement, nous pouvons remettre à plus tard et chercher à trouver, si possible, un synonyme acceptable.

M. WINIARSKI (Pologne). — Il me semble naturel que nous réservions aussi la formule *Les Hautes Parties Contractantes*.

LE PRÉSIDENT. — Nous sommes parfaitement d'accord. Les mots *Les Hautes Parties Contractantes* sont réservés pour la partie protocolaire; le Bureau y veillera.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Les autres conventions seront-elles rédigées de la même manière par le Comité de rédaction?

LE PRÉSIDENT. — Elles seront rédigées de la même façon et l'on mettra à part les questions de la formule *Hautes Parties Contractantes* et celle du Règlement.

M. FERNANDEZ Y MEDINA (Uruguay). — Je voudrais savoir quels sont les pouvoirs du Comité de rédaction? Ce comité, sans avoir consulté les Commissions, a rédigé des textes qui changent absolument la forme et qui donnent le caractère de règlement à ce qui a été traité comme une convention. Je n'ai jamais entendu dire qu'un comité de rédaction pût, de sa propre initiative, changer le fond ou la forme des questions qui lui sont soumises, sinon pour les rédiger selon les résolutions de la Commission.

LE PRÉSIDENT. — Le Comité de rédaction n'a absolument aucun pouvoir. Il apporte son aide et ses conseils à la Conférence, mais la Conférence est maîtresse de tout ce qui se fait. Nous essayons, le Bureau et MM. les Experts juristes, d'arriver à des formules que l'on vous soumettra, mais les pouvoirs et l'autorité du Comité de rédaction sont absolument nuls. Si la Conférence désapprouve sur un point quelconque ce qui a été fait par lui, elle en a le droit absolu. Nous remercions ces messieurs de leur aide, mais leur aide est un concours bienveillant et pas autre chose.

M. FERNANDEZ Y MEDINA (Uruguay). — Je vous remercie, Monsieur le Président, mais si ce Comité de rédaction qui n'a aucune autorité apporte des modifications importantes aux textes que nous lui soumettons, nous allons être obligés de discuter à nouveau et de renvoyer les textes une fois de plus à l'étude d'une sous-commission. Nous n'en finirons pas. Le Comité de rédaction doit se borner à corriger les formules qui lui sont envoyées et non pas proposer des modifications importantes.

LE PRÉSIDENT. — Je vous assure que le Comité de rédaction, qui a travaillé sous la présidence de votre Président, est tout à fait respectueux des décisions de cette Assemblée. S'il y a eu une faute commise, c'est moi qui vous présente toutes mes excuses et je vous assure que nous ferons tout notre possible pour nous conformer à vos indications à l'avenir. Cela figurera au procès-verbal.

M. FERNANDEZ Y MEDINA (Uruguay). — Je vous remercie, Monsieur le Président, mais ce que j'ai dit est uniquement pour éviter de faire un double travail.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR L'ARTICLE 1

Nous pouvons maintenant passer à la discussion des articles techniques. Nous avons lu l'article 1 (1) et nous avons été arrêtés par le mot *Règlement*. Puisque ce mot est réservé, je demanderai, après lecture de l'article, s'il y a des observations à présenter sur le reste du texte.

Voici le texte :

(1) Voir page 216.

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 Règlement sous le nom de *Transports en transit*.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — J'attire l'attention de la Conférence sur une proposition de notre Délégation qui touche une question de principe : celle d'exclure les navires et bateaux de la Convention du Transit. Je fais allusion au membre de phrase : *dont le trajet ...commencé et devant être terminé en dehors des frontières de l'État à travers lequel le transit s'effectue*. Un navire ne peut remplir les conditions qu'on a mises ici pour définir le transit. D'autre part, la présente Convention régit le transit que ce soit sur les voies navigables ou sur les voies ferrées, et c'est la Convention des Voies navigables qui régit uniquement les voies fluviales.

Nous avons donc demandé à la Commission la suppression des mots *navires et bateaux*, qui ne figureraient que dans la Convention des Voies navigables. En faisant cette observation, j'obéis à un double devoir, celui de remplir le mandat que m'a donné mon Gouvernement, et celui de proposer une solution de nature à supprimer à l'avenir beaucoup de difficultés.

Si la Conférence n'admet pas notre point de vue, je demande que cette remarque figure à l'Acte final.

C'est là une des questions qui n'ont pas été mentionnées dans le rapport de M. Neujean.

M. NEUJEAN (Belgique), rapporteur. — En faisant mon rapport, je me suis demandé s'il fallait reproduire tout ce qui était dans les procès-verbaux : c'eût été beaucoup plus facile pour moi et pour mes collaborateurs. Nous avons cru, au contraire, qu'il importait de donner un résumé de la discussion, en mettant en valeur spécialement les points qui avaient retenu le plus longtemps l'attention de la Commission. C'est pour cela que certaines questions sont particulièrement mentionnées dans mon Rapport. Si je n'ai pas cru devoir parler de l'observation faite par M. le Délégué serbe au sujet des navires et bateaux, c'est parce que, après discussion, la Commission a été presque unanime pour décider que la proposition devait être rejetée. Si l'honorable membre insiste pour que l'incident figure au rapport, je suis tout disposé à lui donner satisfaction, mais il est à craindre que les autres Délégations qui ont soulevé certaines questions du même genre ou peut-être même d'un autre genre, ne demandent également que leurs observations soient reproduites dans le rapport.

M. POLITIS (Grèce). — C'est certain.

M. NEUJEAN (Belgique), rapporteur. — Alors, je regretterai vivement que la Conférence ait imposé ce travail au rapporteur et à tous ceux qui se sont attelés à cette besogne pendant des jours et des jours.

LE PRÉSIDENT. — Personne ne demande plus la parole sur l'article 1?...

L'article 1 est adopté.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 2

Je donne lecture de l'article 2.

Sous réserve des autres stipulations du présent Règlement, les mesures de réglementation et d'exécution prises par les États, 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.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — A la fin de l'article, par les mots *réserves d'usage*, de quoi s'agit-il? Sont-ce celles qui existaient avant la guerre?

LE PRÉSIDENT. — L'entente s'est faite en sous-commission et en commission sur ce texte. Les termes employés paraissent-ils obscurs?...

M. BONNET (France). — Nous avons voulu réserver en particulier le droit de visite de la douane.

LE PRÉSIDENT. — C'est en particulier une réserve qui porte sur le droit de visite des fonctionnaires qui pénètrent sur les bateaux pour s'assurer de la régularité des choses.

Mention sera faite de l'incident au procès-verbal.

M. BIGNAMI (Italie). — Je faisais partie de la Sous-Commission; cette disposition a été suggérée par M. Serruys, à l'autorité et à la compétence de qui tout le monde rend hommage, pour réserver, non seulement ce qui concerne la douane, mais aussi les pêcheries ou toutes autres dispositions réglées par chaque État d'une façon particulière.

LE PRÉSIDENT. — Ces explications sont plus claires que les miennes et elles figureront au procès-verbal.

Je mets aux voix l'article 2.

L'article 2 est adopté.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 3

Je donne lecture de l'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 des 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.

M. SINIGALIA (Italie). — A la fin de l'article, il faudrait mettre *ces droits et taxes pourront être réduits*, au lieu de *ces droits ou taxes pourront être réduits*...

LE PRÉSIDENT. — Il y a une nuance dans la pensée; nous ne totalisons pas, nous spécialisons et le mot *ou* doit être maintenu.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — J'attire l'attention sur l'expression *les transports*, qui a remplacé les mots *les personnes, bagages, marchandises, etc...*

Le mot *transports* correspond-il bien aux mots *personnes, bagages et marchandises*? Il serait utile de le mettre dans le procès-verbal.

LE PRÉSIDENT. — Le procès-verbal le mentionnera. L'ancien texte fait foi et prouve le sens du mot *transports*. Et dans la rédaction générale où il est question des transports en transit, il est entendu que le mot *transports* couvre tous les transports en transit.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Conformément à la demande de la Délégation italienne, il conviendrait de changer le mot *ou* en *et*.

LE PRÉSIDENT. — Non, car le texte proposé par le Comité de Rédaction sur ce point est meilleur.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne). — En ce qui concerne la remarque faite par M. Avramovitch au sujet des mots *transports en transit* au commencement de l'article 3, permettez-moi de vous prier d'examiner le dernier alinéa de l'article 1 où vous trouverez une définition de ces mots. Cet alinéa a été ajouté par le Comité de Rédaction, qui a adopté une proposition faite par les juristes qui consistait à ajouter à l'article 1 cet alinéa : *les transports de cette nature seront désignés dans le présent Règlement sous le nom de « transports en transit »*.

Les juristes ont prié le Comité de Rédaction d'adopter ce texte pour simplifier la rédaction de tous les articles techniques, mais la portée des mots *transports en transit* est bien précisée par le dernier alinéa de l'article 1.

LE PRÉSIDENT. — Une fois pour toutes, Messieurs, la définition des mots *transports en transit*, qui est donnée à l'article 1 couvre tout.

S'il n'y a pas d'opposition, je mets aux voix l'article 3.

L'article 3 est adopté.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 4

Je donne lecture de l'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 concédées, 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 du 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 ?

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (S'exprimant en anglais). — Je n'ai qu'une petite observation à faire sur le texte anglais de l'article 4. Au début de cet article les mots *routes operated* me paraissent difficilement acceptables au point de vue de la langue anglaise. Mais pour l'instant, je ne vois pas de meilleure expression. Ne pourrions-nous pas accepter ces articles en réservant cette expression ?

LE PRÉSIDENT. — Nous réservons donc dans le texte anglais ces mots.
Je mets l'article 4 aux voix.

L'article 4 est adopté.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 5

Je donne lecture de l'article 5.

Aucun des États Contractants ne sera tenu, par le présent Règlement, 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 communications soit compromise.

Rien dans le présent Règlement 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.

Sir Louis KERSHAW (Inde) (s'exprimant en anglais). — Dans le texte anglais de l'article, je trouve les mots *reasonable precautions*, dans le texte français il y a *précautions nécessaires*.

LE PRÉSIDENT. — La traduction du mot *reasonable* par le mot *nécessaire* a été proposée par Sir Hubert LLEWELLYN SMITH au Comité de rédaction, et j'espère que le Délégué de l'Inde l'acceptera. Son observation sera inscrite au procès-verbal.

Je mets l'article 5 aux voix.

L'article 5 est adopté.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 6

Je donne lecture de l'article 6.

Le présent Règlement 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.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur l'article 6?

Je le mets aux voix.

L'article 6 est adopté.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 7

Je donne lecture de l'article 7.

Il pourra être exceptionnellement 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 le principe de la liberté du transit doit être observé dans toute la mesure possible.

M. BIGNAMI (Italie). — Il est bien entendu que l'article 7 est précisé par les indications qui ont été données par M. le rapporteur, lorsqu'il a déclaré que l'article 7 *admet désormais des restrictions à la liberté du transit dans les cas où les intérêts vitaux d'un pays sont engagés*. Il est nécessaire que ce texte soit interprété dans ce sens.

LE PRÉSIDENT. — Il est entendu que le rapport, auquel M. Bignami vient de faire allusion, sera publié. Le texte de l'article 7 sera donc précisé par le commentaire dont il vient d'être parlé.

M. BIGNAMI (Italie). — Je vous remercie, Monsieur le Président, car cela apportera une précision au texte.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Il serait peut-être bon de conformer les termes du rapport avec ceux de l'article 15 du projet de convention sur les voies navigables.

LE PRÉSIDENT. — C'est entendu. Le texte de la Convention des voies navigables dit : *pour un temps aussi court que possible*. Les deux textes seront identiques.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Je vous remercie, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT. — Il n'y a pas d'autres observations sur l'article 7. Je le mets aux voix.

L'article 7 est adopté.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 8

Je donne lecture de l'article 8.

Le présent Règlement 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.

M. VALLOTTON (Suisse). — Il s'est produit dans cet article une omission évidente; on a oublié la seconde partie de cet article, celle qui renfermait un vœu qui en faisait partie intégrante.

M. CARLIN (Suisse). — Je voudrais faire remarquer, après M. Vallotton, que le vœu que nous avons voté a été supprimé. Je rappelle que ce vœu était ainsi conçu :

La Conférence exprime le vœu que la Société des Nations invite le plus tôt possible ses Membres à se réunir en vue de l'élaboration de nouvelles conventions destinées à régler les droits et devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre, en matière de transit.

Ce vœu a été ajouté à l'article 8, à titre de compromis pour permettre à certains États d'accepter le premier alinéa tel que la rédaction en avait été présentée à la Commission plénière par la Sous-Commission.

C'est dans sa séance du 22 mars que la Commission plénière de la Conférence s'est occupée de la question, sous la présidence de M. Loudon. Il résulte du procès-verbal de cette séance, que j'ai sous les yeux, que l'impression générale était que le vœu serait incorporé dans l'article alors que le Comité de rédaction l'a simplement supprimé.

Je comprends parfaitement que l'on puisse estimer que l'insertion d'un vœu dans une Convention n'est pas logique et c'est sans doute cette considération qui aura motivé la décision du Comité de rédaction.

LE PRÉSIDENT. — Ce vœu a été renvoyé sur ma demande, hier, au Protocole de clôture. J'ai attiré l'attention de la Conférence sur la question de savoir si les deux vœux qui ont été votés devaient être séparés du texte de la Convention. Ces deux vœux, en réalité, n'ont pas été supprimés, ils ont été votés et renvoyés au Protocole de clôture.

M. CARLIN (Suisse). — Je remercie M. le Président de ses explications. Ce qui ne peut pas être mis en doute, c'est que dans le projet de règlement qui est actuellement en discussion, le vœu se trouve supprimé.

Mon argumentation est la suivante : l'impression générale — et si mes collègues veulent bien se donner la peine de relire le procès-verbal du 22 mars, ils seront, je pense, de mon avis — était que ce vœu figurerait dans l'article 8 et formerait un alinéa.

Il est vrai, comme je le disais tout à l'heure, que le Comité de rédaction a pu estimer qu'un vœu ne devait pas s'incorporer dans l'article 8. Je dois rappeler, toutefois, que des conventions entières, et notamment la Convention des voies ferrées, ne comprennent que des vœux, puisque tous les articles commencent par ces mots : *les États contractants estiment qu'il est désirable...*

C'est pourquoi je ne saisis pas très bien la difficulté qu'on pourrait avoir à insérer le vœu dans l'article lui-même, sous cette forme, par exemple : *Les États contractants estiment hautement désirable que la Société des Nations...*

Je rappelle que ce vœu avait été voté à une très forte majorité au cours de la séance du 22 mars : 23 voix contre 5.

Toutefois, si la Conférence devait trouver quelque obstacle à l'introduction de ce vœu, l'argument du Comité de rédaction étant peut-être plus opérant, lorsqu'il s'agit d'un règlement technique que d'une Convention, je me déclarerais satisfait au nom de la Délégation suisse, si le vœu prenait place dans le Protocole de clôture.

LE PRÉSIDENT. — Le vœu se trouve dès maintenant inséré dans le Protocole de clôture et non pas seulement dans le procès-verbal de la séance.

Il n'y a pas d'autre observation sur l'article 8? Je le mets aux voix.

L'article 8 est adopté.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 9

Je donne lecture de l'article 9.

Le présent Règlement 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.

Il n'y a pas d'observations sur l'article 9? Je le mets aux voix.

L'article 9 est adopté.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 10

Je donne lecture de l'article 10.

Les traités, conventions ou accords conclus par les États Contractants en matière de transit, avant la date du..... 1924, ne sont pas abrogés par suite de la mise en vigueur du présent Règlement.

En raison de ce maintien, les États 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 Règlement, 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 États Contractants s'engagent en outre à ne pas conclure à l'avenir de traités, conventions ou accords qui seraient contraires aux dispositions du présent Règlement et qui ne

seraient pas justifiés par des raisons géographiques, économiques ou techniques, motivant des dérogations exceptionnelles.

Les États Contractants pourront, par ailleurs, conclure des ententes régionales relatives au transit, en conformité avec les principes du présent Règlement.

M. CARLIN (Suisse). — Pour la parfaite concordance des alinéas 1 et 2, je propose qu'au début du deuxième alinéa, on remplace les mots *en raison de ce maintien*, par les mots *en raison de cette non-abrogation*. Dans le premier alinéa, on ne parle pas du maintien, on dit qu'il n'y aura pas abrogation. Il me semble que la formule que je propose serait meilleure.

LE PRÉSIDENT. — Elle est bien meilleure au point de vue du français. La formule est plus exacte.

M. SCASSI (Grèce). — La rédaction ne serait-elle pas encore meilleure si ces mots *en raison du maintien* étaient remplacés par les mots *en conséquence*?

LE PRÉSIDENT. — Ce serait en effet préférable.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Il est question un peu plus loin d'*accords ainsi maintenus*. Il me semble donc qu'il faudrait conserver le mot *maintien*.

LE PRÉSIDENT. — Le mot *maintenu* est français, le mot *maintien* ne l'est pas dans ce cas, les mots *en conséquence* qui ont été proposés, me semble de nature à donner satisfaction.

M. BIGNAMI (Italie). — Il ne me semble pas possible d'adopter la substitution proposée, parce que le deuxième alinéa ne découle pas du premier.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne). — Il y aurait certainement une différence entre le texte anglais et le texte français, les mots *en conséquence* ayant moins de force que les mots anglais *in consideration of*.

LE PRÉSIDENT. — Puisque dans l'opinion d'un certain nombre de Délégués, le texte semble moins clair avec les mots *en conséquence*, la Conférence pourrait adopter la proposition faite par M. Carlin de substituer aux mots : *du maintien*, les mots *de cette non-abrogation*.

M. PIERRARD (Belgique). — Qui va fixer la date laissée en blanc au premier alinéa de cet article?

LE PRÉSIDENT. — La question a été examinée par le Bureau, mais la date a été laissée au choix de la Conférence.

La date la meilleure, à notre avis, serait la date du 1^{er} mai 1921. Nous vous la proposons.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — La date la meilleure serait celle d'aujourd'hui.

LE PRÉSIDENT. — On peut choisir la date de la signature, mais non pas la date de ce jour.

M. CARLIN (Suisse). — La date du 1^{er} mai me semble un peu rapprochée. L'idée de la Conférence est de maintenir tous les arrangements qui pourraient être conclus avant l'entrée en vigueur de la Convention dont ce règlement serait l'annexe. Il me semble difficile de fixer une date puisque, d'après le texte, la Convention n'entrerait en vigueur que lorsqu'elle aura été signée par cinq Puissances.

LE PRÉSIDENT. — Vous avez le choix entre trois dates : une date fixe, la date de la signature et la date de l'entrée en vigueur de la Convention. La date la meilleure est celle de la signature, parce qu'à partir de ce moment les États seront avertis.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — J'espère que la Conférence décidera l'insertion d'une date fixe et non pas celle de la signature de la Convention ou de sa mise en vigueur, car, pour l'instant, ces deux dates sont douteuses. Il est, en effet, de la plus haute importance qu'elle soit assez proche pour ne pas permettre à certains États de se dérober aux stipulations de l'article par la conclusion de conventions avant la date fixée.

Personnellement, j'aurais préféré soit la date actuelle — selon la suggestion du Délégué roumain — soit une date passée, par exemple, celle du 1^{er} avril, ce qui, évidemment, empêcherait toute échappatoire comme celle que je viens de signaler; cependant, à titre de compromis, j'accepterais la date du 1^{er} mai. Nous voulons empêcher que des arrangements ne soient conclus dans l'intervalle et jouissent ainsi des clauses de l'article 10 sur les conventions existantes. Il est bien évident qu'il n'a jamais été dans notre intention ni dans celle de la Sous-Commission de donner à des conventions conclues après la Conférence de Barcelone le bénéfice accordé aux contrats existant actuellement.

M. MATSUDA (Japon). — En ce qui concerne l'article 10, notre délégation a déclaré qu'elle n'accepterait pas le maintien de traités qui ne seraient pas conformes aux principes énoncés dans la Convention. J'avais reçu, à cet effet, des instructions de mon Gouvernement. Je me suis mis ensuite en communication avec lui et aujourd'hui, animé de l'esprit de conciliation, nous sommes prêts à accepter cet article. Cependant, si en ce qui concerne la date en question, on propose une formule vague qui permette la conclusion de traités avant la date de l'entrée en vigueur, si on proposait, par exemple, que cette Convention soit appliquée l'année prochaine ou dans quelques années, nous ne pourrions accepter, car cela serait contraire au principe dont nous demandons l'application. Je me rallie donc à la suggestion faite par M. le Président et acceptée par Sir Hubert Llewellyn Smith, tendant à fixer la date du 1^{er} mai.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Si une date doit être inscrite dans cet article, c'est celle d'aujourd'hui. En effet, il est dit au troisième alinéa : *les États Contractants s'engagent, en outre, à ne pas conclure à l'avenir...* Il me semble que l'avenir est séparé du passé par le moment où l'on parle. Il y a une autre raison. Un engagement n'a pas besoin de signature pour avoir toute sa valeur. Un document et une signature sont les pièces probatoires de l'engagement; mais l'engagement existe au moment où deux personnes se mettent d'accord. Ici, les personnes qui se mettent d'accord sont des États. Nous n'avons pas pleins pouvoirs d'engager nos Gouvernements, puisqu'il a été entendu que la Convention serait votée sous réserve de ratification. Cependant, dès le moment où vous aurez voté, il y aura engagement. Que des pièces probatoires soient signées plus tard pour qu'il n'y ait pas de contestation possible, je l'admets, mais l'engagement existera du moment où nous aurons voté la Convention. C'est donc à partir de ce moment que commence l'avenir, dont parle le paragraphe 3, et que toute convention faite contrairement aux principes de cette Convention sera nulle de plein droit. Je ne vois donc pas pourquoi nous laisserions s'écouler un intervalle pendant lequel on pourrait conclure des conventions contraires à celle que nous aurons adoptée. Il ne faudrait pas s'exposer à ce que, avant le 1^{er} mai, un État dont le représentant aura émis ici un vote favorable fasse une convention de ce genre.

Si l'on ne fixe pas une date spéciale dans le premier alinéa de cet article, et si l'on se base seulement sur la date de la signature, il s'ensuivra que cette date sera différente selon les États (qui ne signeront pas tous la Convention le même jour). A mon avis, la date choisie doit être celle du vote de la Convention, à Barcelone, par tous les États ici représentés.

LE PRÉSIDENT. — Je crois que la date du 1^{er} mai est une date transactionnelle, commode, qui donne satisfaction à toutes les raisons qui ont été formulées, et je pense que la Conférence sera d'accord pour l'accepter.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Dans le paragraphe 3, il faut également mentionner cette date du 1^{er} mai, puisqu'on dit « à l'avenir ».

LE PRÉSIDENT. — A l'avenir, cela veut dire après l'engagement, et l'engagement est du 1^{er} mai.

M. PLANAS-SUAREZ (Venezuela). — D'après l'article 6 des articles protocolaires, la Convention n'entrera en vigueur qu'après ratification de cinq Puissances et la date exacte de son entrée en vigueur sera quatre-vingt-dix jours après la réception par le Secrétaire général de la cinquième ratification. Alors, comment peut-on, dès maintenant, fixer une date précise et dire : après le 1^{er} mai les accords conclus par les États ne sont pas valables ?

LE PRÉSIDENT. — Ce n'est pas du tout la même chose. La date que nous fixons en ce moment est complètement étrangère à la Convention proprement dite. Elle n'a aucun rapport avec la date de signature des protocoles.

M. PLANAS-SUAREZ (Venezuela). — Mais pouvons-nous fixer aujourd'hui une date, c'est-à-dire une date antérieure à l'entrée en vigueur de la Convention ?

LE PRÉSIDENT. — Certainement, si la Convention n'entrait pas en vigueur, ceci n'aurait aucune valeur. Il s'agit d'indiquer la date au delà de laquelle les Puissances ne devront plus faire ceci ou cela.

M. PLANAS-SUAREZ (Venezuela). — Il me semblait que la date à insérer dans cet article 10 devait être fixée après celle de l'entrée en vigueur de la Convention ou à la même date.

LE PRÉSIDENT. — La Conférence comprend que le premier paragraphe de l'article 10 n'a aucun rapport avec le fait même de la signature de la Convention ; il s'agit uniquement de fixer la promesse que font les Gouvernements de ne plus faire aucune convention. Évidemment, si les Gouvernements ne ratifiaient pas la Convention, cet engagement tomberait de lui-même, mais il importe que nous choissions une date pour le départ de cet engagement.

M. PLANAS-SUAREZ (Venezuela). — Je comprends votre interprétation, mais je persiste à croire que cette date doit être postérieure à l'entrée en vigueur de la Convention.

LE PRÉSIDENT. — La Conférence se prononcera.

M. SCASSI (Grèce). — Je crois qu'il serait plus conforme à notre pensée de mettre une date antérieure, par exemple 1^{er} avril. Cela donnerait probablement satisfaction à toutes les délégations.

LE PRÉSIDENT. — Évidemment, le choix de cette date est arbitraire et il n'y a pas plus de raison pour choisir le 1^{er} avril que le 1^{er} mai, mais je crois que la date du 1^{er} mai rallie à peu près la majorité et c'est pourquoi j'ai l'intention de la proposer.

M. WINIARSKI (Pologne). — J'avais les mêmes appréhensions que M. le Délégué du Venezuela. Il me semble que la Conférence ferait bien de réfléchir un peu avant de statuer sur cette question, qui me paraît très grave. Les États ne sont liés qu'au moment de la ratification et il se peut que, pour des raisons diverses, un État ne ratifie que dans six ou sept mois. Ne serait-il pas dangereux d'arrêter pendant cette période toute l'activité internationale des Gouvernements ? Il me semble donc juste de fixer la date que nous discutons après la ratification.

LE PRÉSIDENT. — Il est bien évident que, si un État ne ratifie pas, il n'y a pas d'engagement. S'il veut ratifier, il faut qu'il entre dans l'esprit de la présente Convention, à savoir qu'il ne doit plus faire d'autres conventions à partir de telle date.

M. WINIARSKI (Pologne). — Il me semble dangereux de créer cette période d'incertitude.

LE PRÉSIDENT. — La Conférence désire-t-elle renvoyer la suite de cette discussion à une séance ultérieure?

Alors, comme je crois que tous les échanges de vues ont eu lieu, nous passons au vote. Je pose la question et je la mets aux voix : la Conférence entend-elle réserver cette question de date ou la fixer immédiatement?

La Conférence, par 19 voix contre 9, décide de voter immédiatement sur la date.

LE PRÉSIDENT. — La date du 1^{er} mai est proposée, je la mets aux voix.

M. SCASSI (Grèce). — Pourquoi pas le 1^{er} avril? Il est toujours plus prudent de fermer la porte et de prendre la clé. Il ne faut pas la laisser sur la porte.

LE PRÉSIDENT. — Le vote est commencé, vous ne pouvez prendre la parole.

La date du 1^{er} mai est adoptée par 19 voix contre 7.

Je mets maintenant aux voix l'ensemble de l'article 10, tel qu'il a été modifié au cours de la discussion.

L'article 10 est adopté.

DEMANDE DU DÉLÉGUÉ DE LA CHINE

M. TSANG-OU (Chine). — Le 4 avril, la Délégation chinoise a distribué une proposition au sujet de l'interprétation de l'article 10, parce que cet article a une grosse importance pour certains pays et notamment pour le nôtre. Il ne s'agit pas d'une déclaration ni d'une proposition du Gouvernement chinois, mais simplement d'une précision sur l'interprétation de cet article 10, conçue dans les termes suivants :

Il est bien entendu que l'ouverture des voies de communication et des ports affectés à la liberté du transit et de la navigation, du fait de la mise en vigueur de la Convention de Barcelone, ne doit pas être interprétée comme donnant une extension quelconque aux droits des Puissances Contractantes qui jouissent déjà, en vertu de traités antérieurs, d'un traitement spécial sur certaines voies navigables et dans certains ports déjà ouverts à leur propre commerce.

Sur les nouvelles voies de communication et dans les nouveaux ports, le régime des nouvelles conventions est seul applicable à toutes les Puissances bénéficiant des traités antérieurs. De même, il est entendu que les Puissances Contractantes ne bénéficiant pas de traités antérieurs sont placées exclusivement sous le régime des nouvelles conventions, sans faire de distinction entre les voies navigables et les ports déjà ouverts, ou ceux qui seront du fait de ce régime ouverts au trafic international.

Je dois vous rappeler qu'en Chine, nous avons des ports ouverts au commerce étranger et d'autres qui ne le sont pas. Si la Conférence est d'accord avec moi sur la façon dont j'interprète l'article 10, je me propose d'insérer cette thèse dans mon rapport pour la soumettre à mon Gouvernement, et, si mon Gouvernement partage ma manière de voir, elle lui servira probablement pour régler le passé.

Je demanderai également que cette interprétation soit insérée au protocole, non pas comme proposition du Gouvernement chinois, mais comme interprétation.

LE PRÉSIDENT. — Il est bien entendu que la Conférence ne décidera rien sans l'avis de la Commission plénière. Je propose de renvoyer l'examen de cette proposition à la Commission plénière du Transit, qui se réunira cet après-midi pour examiner le rapport de M. Bignami et la proposition brésilienne (1).

(1) Voir pages 186 et suivantes.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Il y a une légère erreur au texte anglais de l'article 10. Les mots *subject however to article 19 of the Covenant* ont été insérés par erreur. Ils ne se trouvent pas dans le texte français.

LE PRÉSIDENT. — Il n'y a pas d'objection ?

Dans le texte anglais on supprimera donc les derniers mots du paragraphe 1.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 11

Je donne lecture de l'article 11.

Le présent Règlement 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 États Contractants. Il ne comporte pas davantage l'interdiction d'en accorder à l'avenir de semblables.

L'article 11 est adopté.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 12

Je donne lecture de l'article 12.

Conformément à l'article 23 (e) du Pacte, tout État Contractant qui pourra invoquer valablement contre l'application de l'une quelconque des dispositions du présent Règlement, 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 ladite disposition à tout ou partie de son territoire.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je propose que dans le texte français de cet article, les mots *à tout ou partie de son territoire* soient remplacés par *étant entendu que les principes de la liberté du transit doivent être observés dans toute la mesure du possible*. C'est la formule qui a été insérée dans toutes les autres clauses d'exception. J'ai consulté les représentants de France, de Belgique et d'Italie; il nous a semblé désirable d'uniformiser ces clauses à l'aide de l'addition d'une formule invariable de ce genre.

M. BONNET (France). — La Délégation française est d'accord avec la Délégation britannique pour la suppression des mots *à toute partie de son territoire* et pour l'addition du membre de phrase dont a donné lecture M. le Délégué britannique.

Les Délégations belge et italienne sont aussi d'accord.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Nous sommes aussi d'accord, mais je voudrais au commencement de l'article que l'on ajoute au mot *Pacte*, les mots *de la Société des Nations*.

LE PRÉSIDENT. — Ce serait plus clair, on rédigera donc ainsi : *Conformément à l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations...*

Personne ne demande plus la parole sur l'article 12 ?

Je le mets aux voix ainsi modifié.

L'article 12 est adopté.

DISCUSSION DE L'ARTICLE 13

Je donne lecture de l'article 13.

A défaut d'entente directe entre les États, tous différends relatifs à l'interprétation ou à l'application du présent Règlement 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 États 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 notamment à rendre au libre transit les facilités dont il jouissait avant l'acte ou le fait ayant donné lieu au différend.

M. NEUJEAN (Belgique), rapporteur. — La Délégation brésilienne, avec raison, je crois, fait observer qu'au commencement de l'article, il serait préférable de dire : *tous différends entre États.*

LE PRÉSIDENT. — Cela vaudrait mieux, en effet.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne). — *Entre États Contractants.*

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Pourquoi répéter deux fois le mot *États* ?

LE PRÉSIDENT. — On rédigerait donc ainsi : *à défaut d'entente directe, tous différends entre États Contractants...*

M. REINHARDT (Autriche). — Il pourrait y avoir des différends avec des États non contractants, il faut donc bien réfléchir avant de mettre le mot *contractants*.

LE PRÉSIDENT. — En effet, des États non contractants pourraient accepter la juridiction de la Cour permanente de Justice. Nous pourrions donc mettre : *à défaut d'entente directe, tous différends entre États, relatifs à l'interprétation....*

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Oui.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je prie la Conférence de n'adopter cet amendement qu'à titre provisoire et de permettre aux juristes de l'examiner.

LE PRÉSIDENT. — Nous aurons encore à revenir sur quelques points, nous pouvons donc réserver la rédaction pour l'examen des juristes.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Au paragraphe 2 de la rédaction de la Commission, on lit *ainsi qu'il est prévu à l'article 40 du Statut de la Cour permanente...*

Le Comité de rédaction connaît la teneur de cet article 40, mais nous ne l'avons pas présent à l'esprit. Ne pourrait-on donc pas indiquer ce qu'il contient ou en donner lecture.

LE PRÉSIDENT. — Je donne lecture de l'article 40.

Les affaires sont portées devant la Cour, selon le cas, soit par notification du compromis, soit par une requête adressée au Greffe : dans les deux cas, l'objet du différend et les parties en cause doivent être indiqués.

Le Greffe donne immédiatement communication de la requête à tous intéressés.

Il en informe également les Membres de la Société des Nations par l'entremise du Secrétaire général.

C'est l'enregistrement de l'ouverture de la procédure par le Greffe.

Réserve faite de l'observation sur les mots : *États contractants*, je mets aux voix l'article 13.

L'article 13 est adopté.

Le rapport de M. Bignami sur l'amendement de l'Inde et de la Délégation française n'ayant pas encore été discuté, le vote sur l'ensemble de la Convention est réservé et renvoyé au début de la prochaine séance.

La séance est levée à 13^h 45.

Ce même jour, s'est tenue, à 17 heures, la XIII^e séance de la Commission plénière, au cours de laquelle ces deux rapports ont été établis. Le compte rendu de cette séance, qui contient, en outre, la déclaration du Délégué de Chine relative à l'article 10, et une proposition de M. Vallotton (Suisse) relative à la dénonciation, a été reproduit à la deuxième partie, à la suite des autres comptes rendus de cette même Commission (Voir page 186).

Sir Cecil Hurst a fait, au début de cette réunion, un exposé relatif à la question traitée à la XX^e séance de la Conférence, et qui est insérée ci-après :

COMPTE RENDU DE LA XIII^e SÉANCE

(Lundi 11 avril 1921, 17 heures.)

La séance est ouverte sous la Présidence de M. le Jonkheer Loudon, Vice-Président de la Conférence.

RAPPORT SUR L'ARTICLE 13 DU RÈGLEMENT

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, Sir Cecil Hurst doit nous faire un rapport au sujet de la question qui a été soulevée ce matin, à la fin de la séance plénière, relative à la rédaction de la première phrase de l'article 13 relatif aux différends. Je lui donne la parole.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne), président du Comité des Juristes. — Messieurs, vous vous souviendrez que l'on a renvoyé au Comité des Juristes les questions relatives à la rédaction de la première phrase de l'article 13 concernant le règlement des différends, et qui ont surgi ce matin en fin de séance.

Tout d'abord, devait-on ajouter, après les mots *tous différends*, les mots *entre les États contractants*? Le Comité des Juristes a estimé que, si le mot *contractants* n'était pas nécessaire, il n'y aurait aucun danger à ajouter les mots *entre les États*.

D'autre part, on avait proposé la suppression des mots *entre les États* à la suite des mots *à défaut d'entente*. Le Comité des Juristes craint que la suppression de ces mots ne change le sens de la phrase primitive, qui implique une entente pour le règlement des différends. La phrase telle quelle a une portée large, et en la modifiant on risquerait de perdre le bénéfice de l'application de cet article.

LE PRÉSIDENT. — La phrase se lirait donc ainsi : *A défaut d'entente directe entre les États, tous différends entre les États, relatifs à l'interprétation*, au lieu de : *A défaut d'entente directe entre les États, tous différends relatifs à l'interprétation...*

M. NEUJEAN (Belgique). — On pourrait peut-être rédiger l'article comme il suit : *A défaut d'entente directe entre les États, tous différends qui surgiraient entre eux...*

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne). — La différence entre le texte proposé par M. le Rapporteur et le texte primitif est très minime...

M. NEUJEAN (Belgique). — ...n'existe pas.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne). — Je ne pense pas que, du point de vue juridique, il y ait aucune difficulté à cette rédaction.

LE PRÉSIDENT. — Le texte proposé est, en effet, très clair.

M. LASSALA (Espagne). — Il faudrait remplacer le mot : *relatifs* par *sur*. Le mot *relatif* est très séparé du mot *différends*.

LE PRÉSIDENT. — On pourrait dire, Messieurs : *A défaut d'entente directe entre les États, tous différends qui surgiraient entre eux relativement à l'interprétation...*

Personne n'a plus d'observation à présenter au sujet de ce texte? Je le mets aux voix.

(Le texte est adopté.)

.....



XXI^e SÉANCE DE LA CONFÉRENCE

(Lundi 11 avril 1921, 18 heures.)

DISCUSSION DE LA CONVENTION

La séance est ouverte sous la Présidence de M. Hanotaux.

PRÉAMBULE

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, nous commençons la discussion des articles protocolaires qui forment la Convention sur la liberté du transit.

Les (suit la liste des Puissances) ;

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 23 e) 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, et qu'il est désirable que ces derniers s'entraident au besoin pour faciliter autant que possible la mise en pratique de ce principe;

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 Règlement applicable au transit par voie ferrée et par voie d'eau qui y a été adopté;

Voulant conclure une Convention à cet effet, ont nommé pour plénipotentiaires :

Sir Louis KERSHAW (Inde) (s'exprimant en anglais). — Je propose l'adjonction de quelques mots à ce paragraphe, pour bien préciser que la Convention ne s'applique qu'au transit par voie ferrée et par voie d'eau.

Cette intention a bien été exprimée dans le rapport de M. Neujean, mais, à mon avis, il serait tout à fait désirable de la préciser dans le préambule même de la Convention.

LE PRÉSIDENT. — Nous pourrions employer la formule suivante :

Soucieux de mettre en vigueur, dès à présent, les dispositions du règlement applicables au transit par voie ferrée et par voie d'eau, à l'exclusion des routes et de la voie aérienne, qui a été adopté à Barcelone.

Mais une formule négative peut-elle être introduite dans une Convention ?

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Le texte actuel me paraît très clair, et je trouve que l'insertion demandée par Sir Louis Kershaw n'est pas nécessaire.

LE PRÉSIDENT. — Parfaitement, car il y aurait pléonasme. En effet, quand on affirme une série, on affirme uniquement les termes de cette série, et il est évident que tout le reste est exclu.

D'ailleurs, cette observation, que je fais en ma qualité de président, sera inscrite au procès-verbal et aura ce caractère de commentaire, auquel on a si souvent fait allu-

sion. Cela suffit, je crois, et je prie M. le Délégué de l'Inde de ne pas insister pour l'adoption d'une formule négative qui ne peut avoir aucune portée.

Sir Louis KERSHAW (Inde) (s'exprimant en anglais). — L'insertion au procès-verbal de la déclaration de M. le Président me suffit, étant donné que le juriste de la Conférence préfère qu'aucune adjonction ne soit faite au texte même.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — A l'alinéa 5, il est fait mention du *règlement applicable*. Il est bien entendu, Monsieur le Président, que ce mot *règlement* et tout ce qui s'y rapporte est réservé.

LE PRÉSIDENT. — Bien entendu, tout cela est réservé.

M. SIBILLE (France). — Je désire appeler l'attention de la Conférence sur la phrase suivante : *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...*

Il me semble qu'il serait préférable de dire : ... *et ayant signé*, ou au moins : ... *et ayant approuvé l'Acte final de cette Conférence*.

Il n'est pas admissible qu'un délégué qui signe cette Convention ne signe pas l'Acte final et se réserve de le contester et de le critiquer.

LE PRÉSIDENT. — Ce point-là sera réservé comme la question de règlement. Je préfère d'ailleurs, moi aussi, le mot *approuvé* plutôt que : *pris connaissance*, ce dernier terme étant insuffisant à mon avis.

M. SIBILLE (France). — Nous sommes d'accord.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Le rôle du Comité de rédaction est de trouver des formules, des textes en se conformant aux décisions prises par les commissions. Or, vous trouvez dans le paragraphe 9 du Préambule la phrase suivante : ... *et qu'il est préférable que ces derniers s'entraident au besoin pour faciliter autant que possible la mise en pratique de ce principe*.

Je demande à M. le rapporteur de bien vouloir nous dire si cet amendement a été accepté par la Commission. Je crois me rappeler au contraire que ce texte avait rencontré une forte opposition (1). Je l'ai accepté. Il va de soi, en effet, que les États doivent s'entraider pour faciliter la mise en pratique des principes de la liberté des communications. Je serais très reconnaissant à M. le rapporteur de bien vouloir nous donner un éclaircissement à ce sujet.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Comme rapporteur de la Sous-Commission de l'article 10, je crois que je puis fournir ici les explications demandées par M. Lankas. Ce n'est pas seulement l'article 10, mais aussi le Préambule, qui avaient été renvoyés à son examen, et cela, en raison d'un grand nombre d'amendements proposés, traitant des rapports entre notre convention et les conventions antérieures. La Sous-Commission a indiqué, dans son rapport à la Commission plénière, qu'elle avait introduit, dans l'article 10, tous les amendements au Préambule qui avaient pu être insérés. Elle recommandait de renvoyer les autres — dont l'un était présenté par le Délégué de l'Autriche, l'autre par le Délégué du Chili — au Comité de rédaction. Cette proposition fut adoptée par la Commission plénière. C'est ainsi que le Comité de rédaction a été appelé à s'occuper de ces amendements.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Si mes souvenirs sont fidèles, Monsieur le Président, la Commission n'a jamais examiné le Préambule. Ce Préambule a été renvoyé au Comité de rédaction.

LE PRÉSIDENT. — La Commission l'a renvoyé au Comité de rédaction qui le soumet à l'Assemblée. Celle-ci le discute.

(1) Voir page 99.

Messieurs, je mets aux voix le Préambule.

Le Préambule est adopté avec toutes les réserves qui ont été faites sur le mot règlement et les autres questions protocolaires.

Nous allons aborder la discussion des articles.

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

ARTICLE 1

Les Hautes Parties Contractantes déclarent accepter le règlement ci-annexé, relatif à la liberté du Transit, adopté par la Conférence de Barcelone, le...

En conséquence, elles déclarent accepter les obligations qui résultent dudit règlement conformément aux termes et suivant les conditions qui y figurent.

LE PRÉSIDENT. — Il n'y a pas d'observation sur cet article?...

Je le mets aux voix.

L'article 1 est adopté.

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.

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, au nom de la Délégation suisse, M. Carlin avait fait une observation sur l'article 2. Vous la maintenez?

M. CARLIN (Suisse). — Certainement.

LE PRÉSIDENT. — Bien. M. Carlin a fait observer que cet article vise les Puissances qui ont signé le Traité de Versailles, et que les Puissances neutres qui ne l'ont pas signé ne paraissent pas pouvoir être visées par ledit article.

Si j'ai bien compris, il suffirait que cet article 2 fût renvoyé dans le Protocole de clôture et qu'il ne figurât pas dans la Convention pour que M. Carlin fût satisfait.

Si cette forme était acceptée, nous renverrions l'article aux juristes qui l'inséreraient dans le Protocole de clôture. Si, au contraire, vous croyez qu'une discussion doit s'ouvrir à ce sujet, nous réserverons la proposition de M. Carlin, en même temps que l'article 2 et nous renverrons le tout à la Commission qui doit se réunir demain.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Messieurs, je crois que cet article doit rester dans la Convention, parce que, s'il y a ici des Puissances neutres que le traité de Versailles et les autres traités de paix n'intéressent pas directement, elles doivent savoir, tout autant que les autres, qu'une partie des États signataires de cette Convention sont dispensés des obligations qu'elle stipule s'ils en sont empêchés par lesdits traités.

Il est donc nécessaire que toutes les parties signataires de cette Convention sachent que cette dernière restera lettre morte, si un traité de paix porte une disposition contraire.

Dans ces conditions, il est donc bien entendu que les traités de paix, pour l'application de cette Convention, sont opposables aux Puissances qui la signeront, et de par cette signature même.

Si, donc, l'une des parties qui n'a pas signé le Traité de Versailles vient me demander, à moi qui l'ai signé, d'accomplir une obligation et que j'en sois empêché par ce traité, elle ne pourra pas me répondre que cela ne la regarde pas. En adoptant la Convention, en la signant, elle prend l'engagement de me dispenser de toutes les obligations qui me mettraient en contradiction avec le Traité de Versailles, que j'ai signé.

D'ailleurs, cette explication se trouve dans le *Livre Vert*.

LE PRÉSIDENT. — Je ne pense pas, Messieurs, qu'il y ait contradiction entre l'interprétation de M. le Délégué roumain et le point de vue de M. Carlin. Celui-ci ne

demande pas que l'article en question soit supprimé. Il demande qu'il soit renvoyé dans le Protocole de clôture.

Si vous le voulez bien, nous laisserons une petite commission délibérer sur ce point. Puisqu'il y a là quelque chose d'un peu délicat, il vaudrait bien mieux que les juristes et les personnes compétentes — M. Carlin, M. Perietzeano — voulussent bien se réunir pour examiner s'il y a lieu de laisser cet article à sa place ou de l'insérer dans le Protocole de clôture. C'est, d'ailleurs, un point d'une importance relativement secondaire.

M. SIBILLE (France). — Il me semble que nous pourrions nous mettre d'accord en ajoutant quelques mots à l'article 2. Pour donner satisfaction à l'observation présentée par la Délégation de la Suisse, il suffirait, je crois, de rédiger ainsi l'article 2 :

La présente Convention ne porte en rien atteinte aux droits et obligations qui résultent, pour certaines Parties Contractantes... ou... pour quelques Parties Contractantes, des dispositions du Traité de paix signé à Versailles.

C'est une simple suggestion.

LE PRÉSIDENT. — A mon avis, je crois qu'il serait plus sage — M. Sibille donnera son appréciation également — que demain se réunisse, sous la présidence de M. Loudon, un petit groupe de personnes intéressées à cette question pour trouver la meilleure rédaction possible. Cette rédaction, faite en présence de M. le jurisconsulte Hurst, sera bien mûrie.

M. SIBILLE (France). — Parfaitement.

M. LOUDON, vice-président. — Si vous le voulez bien, Messieurs, je vous proposerai de nous réunir demain à 10 heures.

M. SCASSI (Grèce). — Je me permettrai de faire observer que le texte de l'article 2 ne me paraît pas prêter à confusion. Il dit, en effet, que la *présente Convention ne porte en rien atteinte aux droits et obligations qui résultent des dispositions du Traité de paix signé à Versailles, etc...* Les droits et obligations, ce sont évidemment les droits et les obligations des signataires du Traité de Versailles, et il ne peut y avoir aucune ambiguïté là-dessus.

LE PRÉSIDENT. — L'observation de M. Scassi me paraît tout à fait juste. Le Traité de Versailles a créé des droits et des obligations pour les signataires et si nous disons que la présente Convention ne porte en rien atteinte à ces droits et à ces obligations, il est bien entendu que les neutres sont tout à fait en dehors.

M. SCASSI (Grèce). — C'est pourquoi, Monsieur le Président, il me paraît qu'il n'y a pas lieu de renvoyer l'examen de cet article à une Commission.

LE PRÉSIDENT. — Je pense, en effet, que cet article ne saurait donner lieu à aucune équivoque, mais il ne me paraît pas inutile de le réserver et de le renvoyer pour examen au petit Comité présidé par M. Loudon.

M. CARLIN (Suisse). — Je ne vois aucun inconvénient à ce que l'article soit examiné par le petit Comité, mais j'estime qu'il serait aussi possible de reprendre l'article 14 du *Livre Vert* qui, lui, me paraît acceptable.

LE PRÉSIDENT. — La formule proposée par M. Carlin et qui consistait à reprendre l'article 14 sera soumise, en même temps que l'article 2, à l'examen du petit Comité. L'article 2 est réservé jusqu'après cet examen.

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} octobre 1921).

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne). — L'article 3, sur le désir du Bureau de la Conférence, a été examiné par le Comité des Juristes. Nous nous trouvions en présence d'un amendement polonais (1), dont je n'ai pas le texte exact sous les yeux, mais, qui, en substance, tendait à donner à chaque signataire, au moment de la signature, le droit de choisir une des deux langues, celle dont il invoquerait le texte en cas de litige devant la Cour permanente. Nous avons examiné très attentivement cette question et nous avons estimé que la formule proposée par la Délégation polonaise, loin d'obvier aux difficultés provoquées par la question des deux langues, aurait pour résultat de les aggraver.

Il n'est pas douteux que l'interprétation d'un traité rédigé en deux langues donnera lieu à certaines difficultés. C'est à la Conférence et aux juristes de prendre soin d'éviter toute divergence entre les deux textes. Si, malgré toutes les précautions, des divergences subsistaient, c'est à la Cour permanente qu'il appartiendrait de trancher. Il est bien difficile, en effet, d'admettre que, pour un certain nombre de Puissances, une des deux langues fera foi et que, pour les autres, ce sera l'autre langue qui devra être seulement considérée. Comment la Cour permanente pourrait-elle se prononcer entre les deux parties ?

C'est pour toutes ces raisons que les juristes ont été unanimes à penser qu'il ne fallait pas accepter l'amendement polonais et qu'il convenait de maintenir le texte de l'article 3 tel qu'il vous est soumis. Au surplus, je le répète, les deux textes ont été établis avec trop de soin pour qu'on puisse, dès à présent, prévoir de sensibles divergences.

M. WINIARSKI (Pologne). — Des explications que vient de nous donner Sir Cecil Hurst, je suis très heureux de retenir que le Comité des Juristes n'a pas contesté que la proposition polonaise fût tout à fait conforme au droit. C'est seulement au point de vue pratique que le Comité des Juristes a repoussé notre amendement. Je me permets de préciser ce que demandait la Délégation polonaise. Afin d'éviter tout malentendu, elle proposait qu'il fût bien arrêté que lorsqu'un État avait déclaré choisir un des deux textes, il ne pourrait, en cas de différend, invoquer un autre texte. Autrement dit, devant la Cour de Justice internationale, si deux Puissances ayant choisi respectivement l'un et l'autre textes, se trouvaient en présence, aucune des deux ne pourrait prétendre avoir le droit d'être jugée sur la base d'un seul et même texte.

Un autre point de vue mérite d'être souligné. Comme j'ai eu l'honneur de le dire devant le Comité des Juristes qui m'avait convoqué, je trouve un grand avantage à laisser à la Cour permanente de Justice internationale le plus de latitude possible. Il convient, en effet, de tenir compte des diverses particularités du Droit international. Ce serait peut-être aller un peu trop loin que de vouloir créer une jurisprudence uniforme pour tous les États du monde et j'ai bien peur que cette uniformité de jurisprudence ne soit une chimère. Aussi conviendrait-il d'en parler avec un peu plus de prudence et de circonspection, surtout lorsque, en la personne de M. Hanotaux, c'est l'histoire qui préside à nos délibérations.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Je voudrais proposer de substituer la date du 1^{er} décembre à celle du 1^{er} octobre, afin de laisser six mois entiers pour la signature de cette Convention. Nous ne devons pas oublier que cette période de six mois comprendra les vacances d'été, époque pendant laquelle, bien souvent, les Parlements ne se réunissent pas. C'est pourquoi je trouve la date du 1^{er} octobre trop rapprochée.

LE PRÉSIDENT. — Je crois que la Conférence ne verra aucun inconvénient à remplacer par la date du 1^{er} décembre 1921 celle du 1^{er} octobre. Comme cela nous mènera à la veille des vacances, il faut espérer que cela sera une raison de plus pour travailler et pour aller vite.

M. SCASSI (Grèce). — Je ne saisis pas l'utilité des mots *portera la date de ce jour*, puisque la Convention pourra être signée jusqu'au 1^{er} décembre et que les signatures ne seront pas toutes données le même jour.

(1) Voir page 182.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — C'est le texte habituellement adopté pour les Conventions qui restent ouvertes à la signature des Parties Contractantes. Il faut qu'une date y soit indiquée pour que ce texte puisse ensuite être considéré comme définitif.

LE PRÉSIDENT. — C'est, en effet, plus pratique pour l'appellation de la Convention.

M. SCASSI (Grèce). — Je n'insiste pas et je reconnais qu'à ce point de vue cela peut être plus pratique.

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Il est bien entendu que les délégués qui signeront la Convention auront pleins pouvoirs de leur Gouvernement.

LE PRÉSIDENT. — Bien entendu. Nous réglerons d'ailleurs tout cela au moment des signatures. Je mets aux voix l'article 3, avec la date de principe du 1^{er} décembre.

L'article 3 est adopté.

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, le Secrétaire général procédera à l'enregistrement de la présente Convention dès le dépôt de la première ratification.

LE PRÉSIDENT. — Personne ne demande la parole sur l'article 4?
Je le mets aux voix.

L'article 4 est adopté.

ARTICLE 5

Les Membres de la Société des Nations ou les États représentés à la Conférence de Barcelone, qui n'auront pas signé la présente Convention avant... (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.

LE PRÉSIDENT. — Personne ne demande la parole sur l'article 5?
Je le mets aux voix.

L'article 5 est adopté.

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 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 la notification de l'adhésion.

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

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne). — L'article 6 porte que la Convention devra avoir été ratifiée par cinq Puissances. Ce chiffre n'a été inséré qu'à titre de suggestion, mais il est bien entendu que la Conférence peut accepter un autre chiffre plus ou moins élevé. Il s'agit simplement de dire que la Convention n'entrera en vigueur que lorsqu'un certain nombre de Puissances auront donné leur ratification. Le chiffre importe

peu. Tout le monde sait, par exemple, que le Traité de paix, pour être mis en vigueur, n'avait besoin que de trois ratifications.

M. BIGNAMI (Italie). — Est-ce que parmi les cinq Puissances dont il est question au deuxième alinéa, sont comprises celles qui, en vertu des Traités de paix, se sont engagées à adhérer à la Convention?

LE PRÉSIDENT. — Il s'agit de cinq Puissances signant ici spontanément.

La Conférence doit se prononcer au sujet du chiffre. Accepte-t-elle le chiffre 5? Le chiffre 5 est adopté.

M. PAVICHICH (État serbe-croate-slovène). — Le mot *Puissance* me semble belliqueux. Nous devrions, conformément aux idées nouvelles, employer de préférence le mot *État*.

LE PRÉSIDENT. — Il n'y a pas d'inconvénient à mettre le mot *État*.

M. PAVICHICH (État serbe-croate-slovène). — Le mot *Puissance* se trouve dans les deux paragraphes; il faudrait faire la rectification dans les deux.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne). — Le mot *Puissance* me paraît plus correct.

LE PRÉSIDENT. — Sir Cecil Hurst me fait observer que, selon toutes les traditions diplomatiques, le mot *Puissance* indique la puissance qui contracte et qui signe et que, protocolairement, c'est ce mot qu'il faut employer; sans cela, certains États pourraient se considérer comme ne pouvant signer. Le mot *Puissance* couvre tous les cas. Nous aurons à examiner ultérieurement le cas de certaines parties de l'Empire britannique.

M. PAVICHICH (État serbe-croate-slovène). — Je répète que le mot *Puissance* a pour moi une signification belliqueuse.

LE PRÉSIDENT. — On peut faire au mot *État* le reproche d'avoir une signification plus voisine du mot *Gouvernement*. Le mot *Puissance* a une acception moins étroite; il indique le pays organisé et ayant qualité pour signer. Puisque c'est le mot dont on se sert habituellement, nous le conservons, étant entendu que nous examinerons le cas spécial de la signature des Dominions.

Il n'y a pas d'autre observation à l'article 6?...

Je mets aux voix l'article 6.

L'article 6 est adopté.

ARTICLE 7

LE PRÉSIDENT. — Nous passons à l'article 7, ainsi conçu :

Un recueil spécial sera tenu par le Secrétaire général, indiquant quelles Parties ont signé ou ratifié la présente Convention, y ont adhéré ou l'ont dénoncée. Ce recueil sera ouvert en tout temps à la disposition des Membres de la Société et des copies en seront publiées de temps à autre, suivant les indications du Conseil.

M. BIGNAMI (Italie). — Est-il nécessaire de mettre cet article dans une Convention comme celle-ci; il suffirait de donner un ordre au Secrétariat.

LE PRÉSIDENT. — Alors même que cet article n'existerait pas, le recueil serait tenu; mais cela lui donne plus de valeur.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne). — En 1906, à La Haye, a été ouvert un registre spécial, tenu par le ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la Reine et dans lequel figurent toutes les conventions signées à La Haye. Ce recueil

est extrêmement utile. C'est notre collègue, M. Van Eysinga, malheureusement parti de Barcelone, qui a insisté avec beaucoup de force pour l'insertion d'un article de ce genre dans la Convention. C'est comme suite à sa suggestion que nous l'avons inséré.

LE PRÉSIDENT. — Dans tous les cas, je demande que les mots *des copies* soient enlevés de cet article. En français, cela signifie des exemplaires, des copies à la main ou dactylographiées. Il vaudrait mieux mettre : *de nouvelles éditions*. Je vous demande de faire confiance au Bureau pour cette petite modification.

Je mets aux voix l'article 7.

L'article 7 est adopté.

ARTICLE 8

LE PRÉSIDENT. — Nous passons à l'article 8, ainsi conçu :

Sous réserve des dispositions de l'article 379 du Traité de Versailles et des dispositions analogues des autres Traités de paix, la présente Convention 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. 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 notifiée au Secrétaire général et ne sera opérante qu'en ce qui concerne la Puissance qui l'aura notifiée.

M. CARLIN (Suisse). — Les hésitations que j'ai exprimées au sujet de l'article 2 se présentent de nouveau à mon esprit. Il faudrait bien marquer que les Parties signataires de cette Convention ne sont pas les Parties signataires des Traités mentionnés dans l'article. On pourrait, après les mots : *sous réserve des dispositions de l'article 319 du Traité de Versailles et des dispositions analogues des autres Traités de paix*, ajouter : *en ce qui concerne les signataires de ces traités*.

LE PRÉSIDENT. — Cela ne va pas.

M. CARLIN. — N'y aurait-il pas lieu de renvoyer cette modification à l'examen du petit Comité qui doit se réunir ?

LE PRÉSIDENT. — C'est entendu.

Je mets aux voix l'article 8, sous cette réserve.

L'article 8 est adopté.

LE PRÉSIDENT. — Le projet de Convention est adopté en première lecture.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Notre Délégué on a présenté un amendement à l'ancien article 22, article que la Délégation britannique a proposé de supprimer. Nous en avons proposé le maintien. Il s'agissait de conserver la possibilité d'une révision.

Dans le projet de Règlement d'organisation qui a été discuté (1), il se trouvait un article où cette révision est prévue. Cet article est ainsi conçu :

Le Comité permanent des Communications et du Transit devra, au moins une fois par dix années, présenter à la Conférence générale des Communications et du Transit un rapport sur l'application de la présente Convention, et décidera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de la révision ou de la ratification de ladite Convention.

Cette question a été renvoyée au Comité de rédaction qui devait inviter certains Membres à prendre part à la discussion. Nous n'avons pas été invités et lorsque le

(1) *Projet de Règlement commun d'organisation de la Conférence Générale et du Comité Permanent des Communications et du Transit* élaboré par la Commission d'Étude de Paris.

projet définitif a été distribué, nous avons constaté qu'on avait fait disparaître cet article.

En outre, personne ne nous a indiqué pour quelles raisons il avait été supprimé. Je me permets de solliciter des explications à ce sujet. Je me réserve, après la réponse qui me sera faite, de prendre à nouveau la parole.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne). — L'article 22 du texte primitif, qui vise la revision de la Convention, a été l'objet de deux amendements présentés par les Délégations française et britannique, qui en demandaient la suppression. Une discussion a eu lieu qui figure dans les procès-verbaux (1). Les amendements ont été renvoyés au Comité de rédaction. Les raisons qui ont été fournies en faveur de la suppression, par les auteurs des amendements, étaient les suivantes : l'attribution à la Commission consultative du pouvoir de signaler les modifications qu'il paraissait avoir lieu d'apporter à la Convention, avait sa place dans le Règlement d'organisation plutôt que dans la Convention sur le transit. C'est dans l'espoir de donner satisfaction à tous que le Bureau a proposé à la Conférence d'insérer cette disposition dans le Règlement d'organisation, où elle constitue l'article 8. Cet article 8 impose à la Commission consultative l'obligation d'observer le fonctionnement de toutes les conventions et d'adresser des rapports de temps en temps au sujet des modifications qui peuvent y être apportées. Le fait que cet article du Règlement d'organisation a été adopté par la Conférence rendait inutile le maintien de l'article 22 dans la Convention.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Je regrette infiniment de ne pouvoir me rallier au point de vue de l'honorable Sir Cecil Hurst.

Voici ce que dit l'article 8 du Règlement d'organisation :

Au cas où des conventions générales sur le transit et les communications préparées sous les auspices de la Société des Nations entreraient en vigueur, il incomberait à la Commission consultative et technique de présenter, *quand il lui paraîtrait opportun...*, — première restriction — ... un rapport sur l'application desdites conventions, faisant ressortir, le *cas échéant...* — deuxième restriction — ... les points qui *lui sembleraient...* — troisième restriction — ... appeler des modifications.

Je crois, Messieurs, que la Commission consultative et technique a un peu trop de pouvoirs et que Sir Cecil Hurst a raison en ce sens. Mais nous avons voulu que quelque chose fût laissé à la Conférence, c'est-à-dire que les Membres de la Société des Nations puissent prendre l'initiative de la revision et de la modification de la Convention.

Le Rapporteur me dira peut-être qu'il vise l'article 16 : il ne me donne pas non plus satisfaction, car cet article dit : *Le présent règlement ne pourra être modifié qu'à la majorité des deux tiers des Membres de la Société à l'exclusion des États visés à l'article 2.*

Pourquoi donne-t-on la possibilité de modifier ou de reviser le Règlement d'organisation et non pas celui de modifier ou de reviser une Convention? Le Règlement n'a d'autre but que de soutenir une Convention, autant qu'elle est utile ou peut être utile, et on ne peut obtenir ce résultat sans des modifications et des revisions. Or il semble que l'on n'ait d'autre recours que la dénonciation.

C'est pourquoi, tout en appréciant les raisons de Sir Cecil Hurst, je demande que la question soit renvoyée à une Sous-Commission et examinée de nouveau. Si M. le Président trouve que cela n'est pas nécessaire, je demande qu'on vote sur ma proposition.

LE PRÉSIDENT. — Ainsi que Sir Cecil Hurst l'a fait observer, la question a été examinée et a fait l'objet d'un vote dans le Règlement d'organisation. Le vote est acquis, par conséquent, en ce qui concerne la question de la revision.

Je crois avoir compris, dans la proposition de M. Avramovitch, que la Commission consultative qui, ne l'oublions pas, n'est pas l'ancien Comité permanent, mais la nouvelle Commission consultative et technique, telle qu'elle a été créée par la Conférence, serait obligée de faire un rapport sur la revision même, si elle ne le jugeait pas opportun. Que veulent dire ces mots : *Juger opportun?* Cela veut dire *si la question*

(1) Voir pages 179 et suivantes.

est posée. La Commission, qui aura la confiance de la Conférence, puisqu'elle sera nommée par elle, jugera dans sa sagesse si elle doit poser la question de la revision. Si elle n'y est pas posée, pourquoi l'obliger à faire un rapport sur une question non existante.

Je crois, par conséquent, qu'il n'y a pas lieu de discuter plus longtemps sur cette question, puisqu'elle a été tranchée.

M. WINIARSKI (Pologne). — Il me semble que M. Avramovitch a raison, quand il affirme que la question n'a pas été traitée dans toute son ampleur, et comme nous la considérons comme très importante, je me rallie à la proposition de la renvoyer à une Sous-Commission et de ne pas décider immédiatement.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — L'article 8 du Règlement d'organisation parle uniquement des pouvoirs de la Commission consultative et technique. Je ne suis pas opposé à l'article 8; je suis partisan de limiter les pouvoirs de la Commission consultative et technique, mais je trouve que l'article 8 est trop limitatif, quant aux Membres de la Société des Nations. Je suis pour le maintien de l'article 8 tel qu'il est, mais je réclame pour les Membres de la Société des Nations le droit de prendre l'initiative de la revision.

LE PRÉSIDENT. — Il est donc bien entendu qu'il n'est pas question de revenir sur le vote obtenu, quant à la Commission consultative et technique. Reste la nouvelle proposition de M. Avramovitch qui consiste à dire : *Les Membres de la Société des Nations ont-ils le droit de demander la revision?* J'ai cru comprendre, dans l'observation de M. Avramovitch, qu'il désirait voir attribuer cette autorité à la Conférence, car quant aux Puissances signataires, comme elles s'engagent pour cinq ans, je ne vois pas comment leurs droits de revision pourraient s'exercer au cours de ce bail. On ne peut pas demander la revision au cours d'un engagement. On peut la discuter, mais ce n'est qu'une discussion. S'il s'agit de la Conférence, je demande à M. Avramovitch d'expliquer comment cette Conférence, qui n'est pas convoquée, qui ne peut pas siéger, pourra intervenir pour demander la revision.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Je n'ai pas parlé de la Conférence. J'ai dit : l'article 8 laisse l'initiative de la demande de revision uniquement à la Commission consultative et technique; je la demande à plus forte raison pour les Membres de la Société des Nations. Vous dites qu'il y a un bail signé; si nous continuons à le renouveler par tacite reconduction, ce bail pourra durer dix ans, quinze ans et cela revient à dire qu'il n'y aura jamais de revision possible. Je demande que les Membres de la Société des Nations aient la possibilité de demander la revision et je fais appel à la Conférence pour qu'elle accepte ma proposition.

LE PRÉSIDENT. — Vous voudrez bien établir sur cette nouvelle proposition une rédaction qui sera renvoyée à l'examen d'une Sous-Commission, laquelle fera un rapport que nous discuterons en séance plénière demain matin.

M. REINHARDT (Autriche). — Je crois que, d'après le Règlement d'organisation, les Membres de la Société ont la possibilité de demander la convocation d'une Conférence générale et la raison de cette Convention peut être notamment la revision de nos Conventions. Si je ne me trompe pas, cette disposition doit donner satisfaction à M. Avramovitch.

LE PRÉSIDENT. — Je vous prierai de présenter cet argument à la Sous-Commission dont vous voudrez bien faire partie. Par conséquent, s'il n'y a pas d'opposition, la proposition de M. Avramovitch est renvoyée à une Commission dont feront partie la France, l'Angleterre, la Grande-Bretagne, l'Italie et les autres nations qui ont demandé la suppression de l'article.

La séance est levée à 20^h 30.

XXII^e SÉANCE DE LA CONFÉRENCE

(Mardi 12 avril 1921, 18 heures.)

DISCUSSION DES ARTICLES 13, 14 ET 15 DU RÈGLEMENT ET DU PRÉAMBULE ET DES ARTICLES 2
A 9 DE LA CONVENTION — DÉCLARATION RELATIVE AU PRINCIPE DE RÉCIPROCITÉ DANS
L'EXÉCUTION DES CONVENTIONS ET A L'ÉQUITABLE TRAITEMENT DU COMMERCE

La séance est ouverte sous la Présidence de M. le Jonkheer Loudon, Vice-Président.

M. LOUDON, vice-président. — Messieurs, notre Président, M. Gabriel Hanotaux, ayant dû s'absenter, m'a prié de présider cette séance plénière jusqu'au moment où il pourrait vous rejoindre.

Messieurs, vous vous souvenez que dans notre séance d'hier, quelques points avaient rendu nécessaire une conversation entre les juristes et certains délégués particulièrement intéressés. Une réunion a donc eu lieu ce matin, que je présidais, et je suis heureux de pouvoir vous dire que nous nous sommes entendus sur tous les points.

Nous avons parlé d'abord des deux articles faisant partie du rapport de M. Bignami, que je vous avais lus hier (1), en vous proposant quelques changements de rédaction concernant le règlement sur la liberté du transit. Ces articles furent revus par le Comité des Juristes, et voici le texte qui a été arrêté ce matin.

ARTICLE 14 DU RÈGLEMENT

Étant donné qu'il existe, à l'intérieur, ou sur les frontières mêmes des territoires de certains États contractants, des zones ou enclaves d'une étendue et d'une population très faible par rapport à celle desdits territoires, et qui forment des parties détachées de ceux-ci, ou des établissements appartenant à d'autres États métropoles, et que, d'autre part, il est impossible, pour des raisons administratives, d'appliquer les dispositions de la présente Convention auxdites 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 États intéressés appliqueront, dans les cas visés ci-dessus, un régime qui, dans la mesure du possible, respectera les principes de la présente Convention et qui facilitera le transit et les communications.

Y a-t-il des observations sur l'article 14 ? Je le mets aux voix.

L'article 14 est adopté.

ARTICLE 15 DU RÈGLEMENT

LE PRÉSIDENT. — L'article 15, dont lecture a été faite hier, n'a pas été changé par la Commission; en voici le texte :

Il est entendu que cette Convention ne doit pas être interprétée 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 État souverain, que ces territoires pris individuellement soient ou non Membres de la Société des Nations.

Il n'y a pas d'observations sur l'article 15 ?

L'article 15 est adopté.

(1) Voir p. 189.

LE PRÉSIDENT. — Un second point, dont nous nous sommes occupés ce matin, est celui qui a été soulevé par M. Vallotton au sujet de l'effet de la dénonciation éventuelle de la présente Convention (1). Dans notre discussion d'hier, il s'agissait de savoir si, le cas échéant, un article à ce sujet serait inséré, et dans la Convention du Transit et dans celle des Voies navigables. Ce matin, nous sommes tombés d'accord, et avec M. Vallotton lui-même, pour ne pas insérer un tel article dans la Convention sur le transit. Toutefois, en ce qui concerne les voies navigables, la question paraissait de grande importance et on a décidé qu'elle serait discutée dans la Commission relative aux voies navigables.

ARTICLE 2 DE LA CONVENTION

Un troisième point ayant trait à l'article 2 de la Convention sur la liberté du transit avait été soulevé par M. Carlin (2). Celui-ci a dit, hier, qu'il craignait quelques difficultés pour les États qui n'avaient pas été parties au Traité de Paix, s'ils signaient une convention contenant l'article tel qu'il était libellé.

Il avait donc proposé — ce à quoi la réunion de ce matin s'est ralliée — d'ajouter quelques mots à l'article 2, qui serait ainsi libellé :

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.

Les mots *les puissances bénéficiaires* visent en particulier le Luxembourg.

L'article 3 contenait une disposition qui avait à peu près la même portée :

Sous réserve des dispositions de l'article 379 du Traité de Versailles et des dispositions analogues des autres traités de paix, la présente Convention peut être dénoncée...

Ces premiers mots ont été remplacés par les suivants :

Sous réserve des dispositions de l'article 2 de la présente Convention, celle-ci peut être dénoncée...

M. CARLIN (Suisse). — Je rappelle qu'en connexion avec le nouveau texte de l'article 2, M. le Délégué de Roumanie avait éprouvé le besoin de faire une déclaration et qu'il avait été entendu que celle-ci serait insérée dans le Protocole de clôture. Cette déclaration tendait à dire que, si une disposition de l'un des Traités de paix empêchait un signataire de remplir une certaine obligation qu'il assumait de par la Convention, il était dispensé, de par les dispositions de ces Traités de Paix, vis-à-vis d'un État non signataire de ces traités. Ce que je voudrais faire ressortir — et qui me semble du reste aller de soi — c'est que cet autre État a, vis-à-vis de l'État qui fait appel à une disposition des Traités de Paix pour ne pas remplir une certaine obligation, le droit de refuser également d'exécuter la disposition de la Convention. Sans cela, il n'y aurait pas réciprocité, et un État non signataire des Traités de Paix resterait lié, tandis qu'un autre État pourrait se prévaloir d'une disposition d'un traité de paix pour ne pas remplir ses obligations.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — Nous sommes parfaitement d'accord avec M. Carlin.

LE PRÉSIDENT. — Je suis heureux de constater que M. Perietzeano est tout à fait d'accord avec M. Carlin. Il sera donc inséré une formule (3) ainsi rédigée au Protocole de clôture.

M. PERIETZEANO (Roumanie). — C'est entendu.

REVISION DE LA CONVENTION

LE PRÉSIDENT. — La Commission que j'ai présidée ce matin et à laquelle assistaient notamment les membres du Comité des Juristes, a examiné, selon le vœu exprimé hier par la Conférence, une proposition de M. Avramovitch, relative à la revision des Conventions que nous élaborons.

(1) Voir page 196.

(2) Voir page 238.

(3) Voir page 249.

M. Avramovitch proposait d'insérer dans chacune des conventions l'article suivant :

La question de la revision de la présente Convention peut être portée à l'ordre du jour d'une Conférence, dans les conditions prévues par l'article 11 du Règlement d'organisation des Conférences générales et de la Commission consultative et technique du Transit et des Communications, qui décidera par la majorité des deux tiers des voix.

Cette proposition a fait l'objet d'un examen approfondi. D'une part, un certain nombre de membres présents jugeaient la proposition superflue, car ils estimaient que la proposition d'une revision était nécessairement gouvernée par les dispositions déjà votées par la Conférence, sur la mise à l'ordre du jour d'une question quelconque.

D'autre part, M. Avramovitch craignait qu'on pût mettre en doute cette interprétation, étant donné que la question de la revision n'est pas mentionnée dans les dispositions susdites, tandis qu'elle est mentionnée autre part. Il désirait, de plus, que le droit de demander la revision d'une convention résultât, non d'une interprétation du Règlement d'organisation, mais d'une clause de la Convention elle-même. Sur ce point, la Commission a pu donner satisfaction à M. Avramovitch, en agréant le texte suivant à insérer dans les Conventions :

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

Puisqu'on prévoyait ainsi le droit de demander la revision, ne fallait-il pas également prévoir la manière dont se ferait l'insertion de cette question à l'ordre du jour d'une Conférence? C'est ce que faisait le texte proposé par M. Avramovitch, mais la Commission a été d'avis que la Conférence de Barcelone ayant déjà édicté les règles selon lesquelles l'ordre du jour d'une Conférence doit être composé, il était clair qu'elles s'appliqueraient également au cas en question. Elle a estimé de plus qu'il serait inopportun de rappeler, dans le texte des Conventions, des règles dont la modification n'est pas soumise aux mêmes conditions que celles du Règlement d'organisation. Toutefois, pour déférer au désir de M. Avramovitch qu'on ne laisse subsister aucun doute quant aux règles applicables en l'espèce, la Commission s'est déclarée d'accord pour demander l'insertion au Protocole de clôture ou à l'Acte final de la déclaration suivante :

Il est entendu que les règles prévues au Règlement d'organisation, et notamment l'article 11, pour mettre une question à l'ordre du jour d'une Conférence, seront également applicables à la question d'une revision demandée conformément à l'article 9 de la Convention sur la liberté du Transit, à l'article... de la Convention sur les Voies navigables, à l'article... (pour les autres conventions).

Messieurs, M. Neujean a bien voulu rédiger un rapport additionnel; à la suite du rapport que vous a lu hier M. Bignami. Le rapport complémentaire de M. Neujean est pour ainsi dire semblable à celui de M. Bignami. Je crois donc qu'il n'est pas nécessaire que M. le rapporteur en donne lecture (1).

La parole est à M. Avramovitch, délégué de l'État serbe-croate-slovène, sur sa proposition.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Je tiens à vous remercier bien vivement, Monsieur le Président, ainsi que MM. les Délégués de la France et de la Grande Bretagne, qui ont proposé la suppression de cet article, d'avoir bien voulu accepter la suggestion faite par la Délégation de l'État serbe-croate-slovène.

On a fait là, je crois, un geste de conciliation, et l'on a écarté tous les malentendus qui pouvaient surgir.

LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix le texte accepté par M. Avramovitch, et qui devient l'article 9 de la Convention du Transit.

L'article 9 est adopté.

La Conférence décide l'insertion au Protocole de clôture de la déclaration proposée par la Commission en ce qui concerne l'article 9.

(1) Voir page 207 l'annexe au rapport de M. Neujean.

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, voici le texte de l'insertion à faire au Protocole de Clôture, selon la proposition de M. Perietzeano, qui se rallie au désir de M. Carlin :

Dans les cas où la Convention semblerait être en contradiction sur un point quelconque avec l'un des traités de paix, il est convenu qu'en ce qui concerne les Puissances tierces aussi bien qu'entre les États signataires ou bénéficiaires mentionnés à l'article 2 de la présente Convention, les dispositions des traités prévaudront.

C'est la première fois que nous avons ce texte sous les yeux. Il n'est que provisoire et doit faire partie du Protocole de Clôture. Je crois qu'il vaudrait mieux le réserver pour nous permettre de l'étudier plus à loisir.

Nous pourrions procéder au vote des dispositions de la Convention.

ARTICLE 13 DU RÈGLEMENT

LE PRÉSIDENT. — Il y a encore une petite modification à apporter à l'article 13 du Règlement. Cet article avait été renvoyé à l'examen du Comité des juristes qui l'ont modifié. En voici le texte :

A défaut d'entente directe entre les États, *tous différends qui surgiraient entre eux...*

Ce sont ces six derniers mots qui ont été ajoutés.

...relativement à l'interprétation ou à l'application du présent Règlement, 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, etc...

Personne ne s'oppose à l'insertion de ces quatre mots ?

L'article 13 est adopté.

ARTICLE 7 DE LA CONVENTION

Un changement a également été apporté à l'article 7 de la Convention. Voici le texte de cet article :

Un recueil spécial sera tenu par le Secrétaire général, 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 de temps à autre suivant les indications du Conseil.

Hier, Messieurs, vous vous en souvenez, il y avait dans ce texte le mot *copie* qui n'est pas très français.

M. NEUJEAN (Belgique), rapporteur. — Nous avons remarqué, Messieurs, à l'article 7, une expression contre laquelle on a déjà protesté lors d'une précédente séance. C'est l'expression *de temps à autre*. *Ce recueil sera constamment ouvert aux Membres de la Société et publication en sera faite, de temps à autre, suivant les indications du Conseil.*

Je crois qu'il vaudrait mieux employer une autre expression que celle-là. On pourrait dire *périodiquement* comme il a été suggéré.

LE PRÉSIDENT. — *De temps à autre* correspond au texte anglais *from time to time*.

M. Gabriel HANOTAUX. — Si l'on met *périodiquement*, cela suppose une date. On pourrait dire : *et publication en sera faite quand il sera jugé opportun ou aussi souvent que possible...* C'est la même chose en français que *de temps à autre*, c'est même plus strict. Il me semble que cela suffirait pour rendre l'idée.

M. NEUJEAN (Belgique), rapporteur. — J'aimerais mieux cela que *de temps à autre*.

LE PRÉSIDENT. — Si vous le voulez bien, Messieurs, nous dirons : *et publication en sera faite aussi souvent que possible, suivant les indications du Conseil...*

Je mets aux voix l'article 7.

L'article 7 est adopté.

PRÉAMBULE

M. LANKAS (Tchéco-Slovaquie). — Monsieur le Président, Messieurs, je me suis permis de relever hier, dans le préambule une phrase qui y avait été introduite par le Comité de Rédaction et qui hier, pour la première fois, fut soumise à notre examen.

Cette question n'a encore été discutée ni en séance plénière, ni par le Comité, ni par la Commission chargée d'examiner le texte de l'article 10. Cette dernière l'a renvoyée au Comité de Rédaction qui nous soumet aujourd'hui une formule. Cette formule, à mon avis, mérite d'être examinée très attentivement.

On trouve dans le préambule cette phrase : *...qu'il est désirable que ces derniers s'entraident au besoin pour faciliter autant que possible la mise en pratique de ce principe.*

Bien entendu, j'approuve entièrement ce principe que les États et les administrations de chemins de fer doivent s'entraider. Mais j'estime néanmoins qu'un tel désir ne devrait pas figurer dans le préambule d'une convention sur la liberté du transit.

Nous savons bien que la mise en pratique de la liberté du transit dépend de l'aide que les administrations se donnent mutuellement, mais j'ai l'impression que cette phrase, introduite solennellement dans le préambule, affaiblit la portée de notre Convention et me paraît de nature à provoquer des différends.

La question, en effet, sera de savoir quand les administrations devront s'entraider. Cette clause me semble trop vague pour être utile. Et je la trouve dangereuse placée où elle est. C'est pourquoi, Messieurs, je vous prie de bien vouloir en décider la suppression et de l'introduire, soit dans le procès-verbal, soit dans le Protocole final si vous le jugez utile.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — En ma qualité de président du Comité des Juristes, permettez-moi, Messieurs, d'expliquer l'origine de cette phrase dans le projet de préambule qui a été soumis à la Conférence.

Lors des discussions qui ont eu lieu au sein de la Commission plénière, deux amendements au préambule ont été déposés dont le renvoi au Comité de Rédaction a été décidé. Le premier de ces amendements émanait de la Délégation chilienne (1), le second, de la Délégation autrichienne.

Les juristes ont préparé un texte destiné à satisfaire autant que possible tout le monde et ces amendements ont été incorporés dans le préambule.

Permettez-moi de dire, Messieurs, qu'au point de vue juridique, les principes posés dans un préambule n'ont pas une grande valeur, c'est-à-dire qu'ils n'imposent pas des obligations liant les États. Ils établissent seulement les principes que les États signataires des traités reconnaissent comme guides pour l'avenir.

Du reste, l'amendement de la Délégation du Chili qui vise la coopération et l'amendement de la Délégation de l'Autriche qui vise l'aide mutuelle entre les États sont en conformité avec l'esprit de la Société des Nations.

M. REINHARDT (Autriche). — Monsieur le Président, Messieurs, pour ma part, je crois, au contraire, que cette clause est bien à sa place, car nous ne voulons pas avoir une convention qui ne soit qu'un papier portant des clauses. Nous voulons une convention qu'on puisse vraiment mettre en pratique.

J'ai exposé, lors d'une séance plénière (2), les raisons qui m'ont déterminé à déposer cet amendement. Je crois qu'il est désirable de l'insérer dans la Convention. Je remercie Sir Cecil Hurst d'avoir bien voulu éclaircir la question en se plaçant au point de vue

(1) Voir la note page 93.

(2) Voir page 24.

juridique. Il me semble que tant en ce qui concerne le sens de cet amendement que l'intention qui l'a dicté, laquelle s'est inspirée de la manière de voir de la Société des Nations, nous pouvons trouver là deux arguments de nature à être ajoutés à ceux que j'ai déjà eu l'honneur de présenter.

En concluant, je prierai la Conférence de bien vouloir laisser le texte sans changement.

M. WIELOWIEYSKI (Pologne). — Monsieur le Président, Messieurs, je voudrais, me ralliant à la proposition de la Délégation tchéco-slovaque, souligner qu'il ne s'agit pas du principe même, car nous comprenons bien qu'il faut s'entr'aider.

Le rapport qu'a fait M. Politis sur la question des chemins de fer, et qui vous a été distribué aujourd'hui, traite la question de l'entr'aide. Il la traite même très à fond, à propos de l'électrification des chemins de fer surtout.

En principe, nous ne nous opposons pas à la proposition de l'honorable Délégué de l'Autriche, seulement nous la trouvons dangereuse, placée où elle est. Vous savez que dans les conventions générales une chose qui n'est pas précise peut quelquefois être interprétée dans un sens différent de celui qu'on lui attribuait d'abord. Supposons que nous nous adressions à notre voisin et que nous lui disions : « Nous nous sommes engagés à vous faciliter le transit, mais donnez-nous des wagons et nous assurerons ce transit. »

Je trouve cette phrase, qui ne dit rien, très dangereuse. C'est la raison pour laquelle je crois qu'il est de notre devoir d'en demander la suppression. Ainsi le texte en sera plus clair et ne prêtera pas à équivoque.

M. CARACOSTEA (Roumanie). — J'approuve entièrement le point de vue de mes collègues, MM. les Délégués de Tchéco-Slovaquie et de Pologne, et j'estime avec eux que cette phrase n'est pas à sa place. Sa présence dans le texte ne pourrait, à mon sens, que soulever des difficultés.

LE PRÉSIDENT. — Si certains délégués estiment que cette phrase n'est pas à sa place ici, il semble qu'on pourrait l'insérer dans le rapport.

M. REINHARDT (Autriche). — On a parlé du danger que pouvait offrir cette phrase. Qu'il me soit permis de faire remarquer que cette entr'aide se produit tous les jours. Il est tout naturel que le pays qui manque de combustible ou de matériel demande ce combustible et ce matériel là où il peut les trouver, cela se voit constamment. Il n'y a donc aucun inconvénient, à mon avis, à maintenir cette phrase dans le préambule.

M. NEUJÉAN (Belgique), rapporteur. — J'estime qu'on pourrait déférer sans aucun inconvénient au désir de MM. les Délégués de Tchéco-Slovaquie et de Pologne, car la seconde phrase est déjà implicitement comprise dans la première. Que dit, en effet, la première phrase ? Elle s'exprime ainsi : *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, etc....*

Cette coopération entre les États, n'est-ce point l'entr'aide dont il est parlé dans la seconde phrase, et à laquelle il avait été fait allusion dans le rapport de M. Politis comme dans celui que j'ai eu l'honneur de déposer ? On pourrait d'autant plus supprimer la dernière partie de cette phrase qu'elle ne me paraît pas parfaitement construite, les mots *ces derniers* s'appliquant au substantif *États* qui se trouve quelques lignes plus haut.

LE PRÉSIDENT. — Il n'y aurait peut-être pas d'inconvénient à insérer cette dernière partie de la phrase dans le rapport ?

M. NEUJÉAN (Belgique), rapporteur. — Elle y figure déjà, Monsieur le Président, et je crois me souvenir qu'il en est de même pour le rapport de M. Politis.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Je me rallie entièrement, pour mon compte, à la thèse qui a été développée ici par MM. les Délégués de Tchéco-Slovaquie, de Pologne et de Roumanie. Si la phrase incriminée figurait dans le préambule, elle sem-

blerait lier les Gouvernements et leur imposer des obligations qui me paraissent inacceptables. L'honorable Délégué de l'Autriche nous a dit: « Si vous voulez que la présente Convention soit pratique... » Nous pensons, nous aussi, au moyen de rendre la Convention pratique, mais ce sont là des questions de négociation entre les États et il ne faut pas faire de cette entr'aide une obligation en quelque sorte préalable. Nous serons toujours disposés à nous donner entre États toute l'aide désirable, mais nous ne voulons pas nous lier par avance.

LE PRÉSIDENT. — Nous allons maintenant, Messieurs, procéder à la seconde lecture et au vote des articles de la Convention sur la Liberté du Transit. Le moment me paraît venu de demander à M. le Président Hanotaux de bien vouloir reprendre le marteau présidentiel, vraiment si lourd, qu'il avait bien voulu me confier pour le début de cette séance.

.....

M. HANOTAUX, Président de la Conférence, remplace M. le Jonkheer LOUDON, Vice-Président, au fauteuil de la Présidence.

LE PRÉSIDENT. — Messieurs, il était tout à fait naturel que M. Loudon conduisit jusqu'à la fin de la première lecture l'examen de la Convention.

Nous allons procéder maintenant à la deuxième lecture, étant bien entendu que nous réservons ce qui concerne le Règlement et le Protocole.

CONVENTION SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT

Les
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 généralés, auxquelles d'autres Puissances pourront adhérer ultérieurement, qu'ils seront le mieux à même de réaliser les intentions de l'article 23 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 1921, et ayant pris connaissance de l'Acte final de cette Conférence;

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

Voulant conclure une Convention à cet effet, ont nommé pour leurs plénipotentiaires..... lesquels, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

Je rappelle que le mot *Règlement* ainsi que l'expression *États Contractants* ont été expressément réservés.

M. WIELOWIEYSKI (Pologne). — Relativement au dernier paragraphe de ce préambule, il est bien entendu que la partie protocolaire est réservée?

LE PRÉSIDENT. — C'est une affaire entendue.

ARTICLE 1

Les Hautes Parties Contractantes déclarent accepter le Règlement ci-annexé, relatif à la liberté du transit, adopté par la Conférence de Barcelone le...

En conséquence, elles déclarent accepter les obligations qui résultent dudit Règlement, conformément aux termes et suivant les conditions qui y figurent.

LE PRÉSIDENT. — Personne ne demande la parole sur l'article 1?

Je le mets aux voix.

L'article 1 est adopté.

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.

L'article 2 est adopté.

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].

L'article 3 est adopté.

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, le Secrétaire général procédera à l'enregistrement de la présente Convention dès le dépôt de la première ratification.

L'article 4 est adopté.

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.

L'article 5 est adopté.

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 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 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.

L'article 6 est adopté.

ARTICLE 7

Un recueil spécial sera tenu par le Secrétaire général, 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.

L'article 7 est adopté.

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. 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 notifiée au Secrétaire général et ne sera opérante qu'en ce qui concerne la Puissance qui l'aura notifiée.

LE PRÉSIDENT. — La parole est à Sir Cecil Hurst, délégué de la Grande-Bretagne.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Pour éviter toute équivoque, je propose qu'on modifie la phrase : *Copie de cette notification informant toutes les autres Parties de la date à laquelle elle a été reçue* de la manière suivante : *Copie de cette notification informant toutes les autres Parties de la date de la notification...* De cette manière, la phrase ne pourra prêter à aucune confusion.

M. NEUJEAN (Belgique), rapporteur. — Cette date se trouvant déjà sur la copie, cela constituerait un véritable pléonasme.

LE PRÉSIDENT. — Sir Cecil Hurst craint qu'il n'y ait deux dates : celle à laquelle la notification est faite et celle à laquelle elle est reçue. Il y a évidemment un inconvénient à ne pas avoir une unité de date.

M. REVEILLAUD (France). — Il serait peut-être plus simple d'employer le mot *reçue* dans les deux cas, c'est-à-dire au milieu et à la fin de l'article.

LE PRÉSIDENT. — M. Loudon me fait remarquer qu'on pourrait mettre : *Copie de cette notification sera immédiatement transmise à toutes les autres Parties...* Cela, en effet, me semble plus simple et ne donnerait lieu à aucune incertitude sur la date elle-même.

M. SIBILLE (France). — Il me semble qu'on pourrait conserver le texte qui nous est soumis en apportant simplement à la dernière phrase la modification suivante : *La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général...*

M. NEUJEAN (Belgique), rapporteur. — C'est évident.

LE PRÉSIDENT. — Si personne ne fait d'objection à cette proposition, il est entendu que c'est la date de réception qui comptera.

Personne ne demande plus la parole sur l'article 8?

Je le mets aux voix modifié suivant la proposition de M. Sibille.

L'article 8 est adopté.

ARTICLE 9

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

L'article 9 est adopté.

LE PRÉSIDENT. — Il est entendu, Messieurs, que les mots qui terminent la Convention : *en foi de quoi...* sont réservés.

M. PUSTA (Esthonie). — Ceci fait, en effet, partie des articles protocolaires et il a été décidé que cela serait réservé.

LE PRÉSIDENT. — Il est entendu que le vote sur l'ensemble par appel nominal est réservé.

DÉCLARATION

LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. Winiarski, délégué de la Pologne.

M. WINIARSKI (Pologne). — J'ai demandé la parole, Messieurs, pour donner lecture d'une déclaration conformément à la mission que m'ont confiée un certain nombre de Délégations.

Cette déclaration est relative à la proposition de la Délégation brésilienne, traitant du principe de la réciprocité des obligations et des bénéfices en ce qui concerne l'application de l'ensemble de l'article 23 e) du Pacte, y compris l'équitable traitement du commerce.

Comme vous le savez, la proposition brésilienne a été l'objet d'un rapport de la Sous-Commission dans lequel il est dit que le memorandum soumis par le Délégué du Brésil sera transmis au Conseil (1).

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais). — Ce rapport a été modifié.

M. WINIARSKI (Pologne). — Voici, Messieurs, la déclaration dont je suis chargé de vous donner lecture :

On vient de distribuer le rapport de l'honorable Délégué britannique au sujet de la délibération prise sous sa présidence par la Sous-Commission chargée d'étudier la proposition de la Délégation brésilienne, relative à l'application des projets de Convention que la Conférence élabore.

Nous nous rallions au point de vue de cette Sous-Commission, tout en exprimant le ferme espoir que le Conseil et l'Assemblée de la Société des Nations prendront les mesures nécessaires pour sauvegarder l'application du principe de la réciprocité dans l'exécution des Conventions élaborées par la Conférence.

En outre, vu l'article 23 du Pacte, nous demandons que l'attention du Conseil et de l'Assemblée de la Société soit attirée sur l'intérêt qu'il y aura à préciser le plus tôt possible les principes destinés à assurer l'équitable traitement du commerce.

Cette déclaration est signée de MM. WIELOWIEYSKI (Pologne), FREIRE D'ANDRADE (Portugal), V. SIDZIKAUSKAS (Lithuanie), PLANAS SUAREZ (Venezuela), CARLIN (Suisse), TSANG-OU (Chine), MIRZA HUSSEIN KHAN ALAI (Perse), VELASQUEZ (Paraguay), PERIETZEANO (Roumanie), Manuel RIVAS VICUÑA (Chili), DE PERALTA (Costa-Rica), Luis Maria SOLER (Haïti), LANKAS (Tchéco-Slovaquie), MORENO MERLO (Cuba), TRIFON MELEAN (Bolivie), TRESICH PAVICHICH (État serbe-croate-slovène), P. BIGNAMI (Italie), Guillermo BROCKMANN Y ABARZUZA (Espagne), Norberto GALVEZ (Guatemala), Norberto GALVEZ (Honduras), ALBAT (Lettonie), FERNANDEZ Y MEDINA (Uruguay).

Les Délégations sus-signées prient M. le Président de joindre cette déclaration au dossier de la Conférence pour être ensuite présentées au Conseil des Nations.

LE PRÉSIDENT. — Cette déclaration sera mise aux archives de la Conférence et le Bureau prendra les dispositions nécessaires pour qu'elle soit transmise au Conseil de la Société des Nations.

La séance est levée à 19^h 40.

(1) Voir page 193.

XXIV^e SÉANCE DE LA CONFÉRENCE

(Jeudi 14 avril 1921, 11 heures.)

DISCUSSION SUR LA FORME A DONNER AU TEXTE SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT — ADOPTION DE L'ARTICLE 1 DE LA CONVENTION — ADOPTION, PAR APPEL NOMINAL, DE L'ENSEMBLE DE LA CONVENTION ET DU STATUT SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT.

La séance est ouverte sous la Présidence de M. Hanotaux, Président.

DISCUSSION SUR LA FORME A DONNER AU TEXTE SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT

LE PRÉSIDENT. — Nous abordons maintenant un sujet sur lequel nous avons réservé notre opinion : la désignation des mots *Convention* ou *Règlement*.

Ce point doit faire l'objet, au nom des juristes, d'un examen de Sir Cecil Hurst, ainsi que, je pense, d'une déclaration de la Délégation britannique. Il importe, toutes ces questions paraissant éclaircies, que la Conférence soit mise au courant de ce qui regarde le protocole et les signatures qui seront apposées sur les actes.

La parole est à Sir Cecil Hurst, au nom du Comité des Juristes.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne) (Président du Comité des Juristes). — Le texte soumis au Bureau, et qui vous a été distribué, a été préparé par le Comité des Juristes que j'ai l'honneur de présider et dont tous les Membres sont d'accord en ce qui concerne le système proposé.

Le système que nous proposons à la Conférence est celui qui a été adopté à La Haye, en 1907, et à Genève en 1920; il consiste à établir une distinction entre les clauses protocolaires et les clauses techniques.

Le Comité des Juristes a fait cette proposition parce que l'expérience a démontré que ce système avait donné de bons résultats et aussi parce qu'il y a des précédents, ce qui, pour les légistes, est toujours de la plus grande importance.

Il ne me semble pas utile d'expliquer dans le détail les avantages de ce système, qui, à mon avis, apparaissent clairement. Si cependant des Membres de la Conférence pensent que son application pourrait créer des difficultés, je me ferai un devoir de dissiper leurs appréhensions, mais je puis vous assurer que la division des articles adoptés par la Conférence en une convention et un règlement ne gêne en aucune façon, au point de vue juridique ou technique, les États qui acceptent ces articles.

Une autre question a été soumise aux Juristes.

On a critiqué l'adoption du mot *règlement*. On a dit : Nous avons adopté un règlement d'organisation, un règlement intérieur; vous nous demandez maintenant d'adopter un troisième règlement, le règlement sur le transit; cela produit une confusion.

Le Comité des Juristes a été chargé par la Conférence d'examiner s'il est possible, pour éviter cette confusion, de trouver un synonyme. Nous avons soigneusement examiné la question et le mot que nous pouvons recommander à la Conférence est le mot *statut*. A certains points de vue, il est meilleur que le mot *règlement*. Si cependant la Conférence n'est pas de cet avis, les Juristes estiment qu'il n'y a pas d'inconvénient à conserver le mot *règlement*.

Permettez-moi maintenant de parler non plus comme Président du Comité des Juristes, mais comme Membre de la Délégation britannique.

A une séance antérieure, j'ai eu l'occasion de donner quelques explications à ce sujet et j'ai indiqué qu'au point de vue britannique il y a avantage à accepter cette division des articles en une convention et un règlement annexe.

Quelques difficultés d'ordre intérieur ont été créées à l'Empire britannique par l'admission, dans la Société des Nations, comme Membres séparés, des grands Domaines britanniques. Cette décision a été prise à Paris par de grands hommes d'État, peut-être sans réfléchir complètement aux conséquences juridiques et constitutionnelles de cette admission. Mais les difficultés qu'elle a entraînées pour l'Empire britannique sont d'ordre intérieur. Je ne pense pas que la Conférence désire que je lui fasse un exposé de l'organisation de l'Empire britannique; je suis persuadé qu'elle ne désire pas non plus créer à l'Empire britannique des difficultés. Dans une conférence de cette sorte, lorsque des difficultés menacent certains Membres, il est naturel que les autres fassent leur possible pour les atténuer.

Je puis, comme juriste, vous donner l'assurance qu'en acceptant la division des articles en une convention et un règlement annexe, les États ne seront nullement gênés au point de vue juridique, et puisque, d'autre part, j'indique que ce système présente de grands avantages pour une Puissance, j'espère que la Conférence voudra l'accepter.

M. ORTUÑO (Espagne). — Messieurs, je désire tout d'abord remercier Sir Cecil Hurst des explications qu'il a bien voulu nous donner. C'est la troisième fois que je prends la parole sur cette question, je m'efforcerai d'être très bref.

La première fois, j'ai demandé pourquoi on parlait d'un règlement alors que jusqu'ici nous pensions faire une convention. Des explications m'ont été données.

La seconde fois, j'ai indiqué que la Délégation espagnole approuvait la division en articles protocolaires et articles techniques. J'ai cependant signalé que le mot *règlement* ne me paraissait pas tout à fait juste. En effet, en Espagne, — je suppose qu'il en est ainsi presque partout — le règlement est un élément adjectif; une loi est la partie substantive. L'Administration édicte des règlements pour l'application des lois. Je craignais qu'en voyant, la première fois qu'on a le document en mains, la division : parties protocolaires, règlement, on ne se demande à quoi se rapporte ce règlement.

C'est pourquoi je m'étais permis de demander à Sir Cecil Hurst, qui est l'auteur de cette modification dont je le félicite, de chercher un mot susceptible de remplacer avec avantage, à mon avis, le mot *règlement*. Sir Cecil Hurst a trouvé ce mot. Je suis d'accord avec lui, je n'ai pas d'objection à faire au mot *statut*. Je le trouve tout à fait juste. La Délégation espagnole votera pour la proposition de Sir Cecil Hurst.

LE PRÉSIDENT. — Permettez-moi de donner une courte explication philologique : *statut*, c'est *quod stat*, ce qui existe, Comme le disait M. Ortuño, le mot est excellemment choisi. C'est une véritable trouvaille de nos juristes, non seulement pour la Convention actuelle mais pour des actes analogues qui seront faits dans l'avenir. La Conférence approuvera et remerciera certainement les conseillers juridiques de nous avoir fait cette proposition.

M. SCASSI (Grèce). — Les excellentes raisons exposées ici par Sir Cecil Hurst militent en faveur de la distinction du contenu de notre Convention. Sa proposition a d'ailleurs pour elle d'être rationnelle, pratique et commode. Au point de vue juridique rien n'est changé et nous pouvons l'adopter puisqu'elle a pour elle les avantages pratiques que Sir Cecil Hurst a expliqués.

Il n'en est pas de même en ce qui concerne le terme *règlement*. Ce mot *règlement* est plutôt un terme administratif. Son introduction dans la rédaction des actes diplomatiques constituerait une innovation qui aurait sa raison d'être si elle apportait un perfectionnement dans la terminologie. Or, il n'en est pas ainsi. Le mot *règlement* ne rend pas le sens du contenu des articles spéciaux. Il ne s'agit pas ici de régler : nous ne réglons pas le trafic mais nous prenons certains accords relatifs à ce trafic.

Je proposerai d'adopter un autre terme qui réponde mieux à cet objet et qui renferme l'idée d'un accord, puisqu'il s'agit de nous accorder. C'est le mot *arrangement* qui a pour lui d'être en usage dans le langage diplomatique justement pour caractériser

des conventions non solennelles mais spéciales comme les articles dits spéciaux ou techniques.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — La question qui a été soulevée au point de vue du partage de la Convention en deux parties, l'une, qui doit être appelée la *Convention*, et l'autre, qui doit être appelée *Règlement* ou *Statut*, est très importante à tous les points de vue, surtout pour ne pas créer de difficultés à l'avenir. C'est pourquoi, dans une séance précédente, j'ai demandé que le Bureau nous fasse un petit exposé de faits et de documents, qui pourrait être distribué à la Conférence pour l'éclairer avant la discussion et le vote. Au lieu de cela, l'honorable Président du Comité juridique, Sir Cecil Hurst, nous a donné quelques explications. Le fait de diviser la Convention en deux parties, la Convention et le Règlement, est une nouveauté pour la plupart des pays, car nous avons été habitués, jusqu'à présent, à voir tout ce qui a trait aux obligations et aux devoirs réunis dans une seule pièce : la Convention, qui doit être soumise à la ratification et, au besoin, à la révision et à la dénonciation.

Au point de vue de la forme, je crois que la division en deux parties, d'une part les articles qui parlent des dispositions juridiques et conventionnelles et de l'autre ceux qui constituent la substance des accords, est tout à fait heureuse et que nous pouvons l'accepter. Cependant la proposition de Sir Cecil Hurst nous préoccupe un peu. Dans la séance du 9 avril, Sir Cecil Hurst nous a parlé des articles techniques qui sont, à mon point de vue, essentiels et qui en réalité font la Convention. Les articles où l'on parle des droits, des tarifs, des restrictions, des obligations, font en réalité la Convention elle-même. Si on accepte la proposition de Sir Cecil Hurst, est-ce que l'article où il est dit : *La présente Convention ne porte en rien atteinte aux dispositions du Traité de Paix signé à Versailles*, figurera dans la Convention ou le Règlement ? De même pour l'article 9 : *La révision de la présente Convention peut être demandée à toute époque par les tiers des Hautes Parties Contractantes*.

Les articles traitant des devoirs, obligations, notifications, dénonciations, etc., seront-ils contenus dans la première ou dans la deuxième partie ?

Seconde question : Pourquoi fait-on une différence de forme en parlant dans la première partie dite Convention : *Les Hautes Parties Contractantes*, alors que dans le Règlement on dit : *les États*. Je ne vois pas pourquoi on a voulu faire cette distinction.

Troisième question : Est-ce que le Règlement, c'est-à-dire la Convention qui devait être un tout homogène et non pas se diviser en convention et en règlement, provoque vraiment des difficultés insurmontables, telles pour l'Empire britannique qu'il ne puisse l'accepter ? Sir Cecil Hurst a dit qu'il ne pouvait nous donner des explications vu la délicatesse de la question.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne). — Pas du tout.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Dans ce cas, je serai heureux d'avoir quelques explications.

Quatrième question : Est-ce que l'acceptation de la Convention par la Grande-Bretagne implique son acceptation par tout l'Empire britannique. Si par exemple des Dominions ne veulent pas accepter le Règlement, quelle sera leur situation juridique au point de vue de l'application de cette Convention ? Un Dominion peut par exemple venir me demander, en se basant sur la Convention, le droit de transit. Je lui dirai : Je regrette, mais vous n'avez pas signé le Règlement. Le Dominion me répondra : J'appartiens à l'Empire britannique. Dans ce cas, est-ce que l'Empire britannique, en se basant sur l'article 6, viendra me demander d'accorder le droit de transit ?

Si je pose toutes ces questions, c'est non pas dans un intérêt particulier mais pour être éclairé, parce que lorsque nous reviendrons dans notre pays on nous dira : Vous êtes partis avec un projet de Convention dont tous les articles étaient contenus dans un seul acte. Vous l'avez divisé en deux parties. Quelle est la relation entre cette nouvelle Convention et ce nouveau Règlement ? C'est pour pouvoir répondre utilement au Gouvernement que nous avons l'honneur de représenter que je vous demande ces explications. Nous verrons ensuite si nous pouvons oui ou non nous rallier à votre manière de voir.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne). — Monsieur le Président, Messieurs. Veuillez me permettre d'essayer de répondre tout de suite aux questions posées par l'honorable Délégué serbe-croate-slovène.

La première question qu'il ait soulevée, c'est celle de l'interprétation de l'article 9 de la Convention, qui vise la revision. Cette rédaction a été faite par une Commission présidée par M. Loudon, et je suis sûr que l'idée de cette Commission, en prenant cette rédaction, était que, non seulement les termes de la Convention elle-même, mais aussi les termes du Règlement, étaient sujets à revision.

Toute la discussion qui a eu lieu dans cette Commission, tous les arguments que le capitaine Avramovitch a donnés à l'appui de son amendement, reposaient sur la nécessité de faire une revision non seulement de la Convention, mais du Règlement, si l'expérience en démontrait la nécessité. La raison pour laquelle l'article visant la revision a été inséré dans la Convention, c'est que c'est par le moyen de la Convention que le Règlement reçoit sa vigueur. Pour moi, selon mon avis personnel, car ce n'est pas une question qui ait été discutée et considérée par le Comité des Juristes, pour moi, l'article 9 donne droit à la revision du Règlement.

Si mon interprétation est correcte et si la Conférence le désire, il sera possible d'éclaircir ce point en ajoutant à l'article 9 les mots suivants :

La revision de la présente Convention ainsi que des stipulations du Règlement peuvent être demandées.

Un autre moyen d'arriver au même but consiste à mentionner la question dans le rapport. Une mention de cette question de la revision doit déjà être insérée dans l'Acte Final, et le capitaine Avramovitch aurait peut-être satisfaction si, dans l'alinéa de l'Acte Final où on mentionne le moyen d'établir cette revision, on mentionnait aussi qu'il ne s'agit pas seulement de la revision de la Convention, mais aussi du Règlement.

Tel est mon avis personnel sur ce premier point.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Je demande que les articles de la Convention soient aussi appliqués au Règlement, à tous les points de vue : notification, ratification, revision. J'ai posé la question afin qu'elle soit bien claire.

LE PRÉSIDENT. — La pensée de M. Avramovitch est que le mot *obligation* ne paraît répondre qu'aux engagements pratiques, mais qu'il y a cependant un certain nombre d'autres engagements en corrélation avec les obligations pratiques.

M. le Délégué pose donc la question de savoir si ces autres engagements sont couverts par le mot *obligations*, parce qu'il craint que ce mot soit un peu spécial.

La pensée de M. Avramovitch ne serait-elle pas traduite par la rédaction suivante : *tous les obligations et engagements?*

On mettrait donc au deuxième paragraphe de l'article 2 de la Convention sur la liberté du transit :

En conséquence, elles déclarent accepter tous les obligations et engagements.

On ajouterait le mot *engagements*, le mot *obligations* semblant s'appliquer uniquement aux obligations d'ordre technique et le mot *engagements* à tout ce qui est engagements entre nations sur tous les autres points.

Ce serait ainsi très clair, mais nous pourrions rédiger un texte plus simple encore et que vient de me proposer Sir Cecil Hurst :

En conséquence, elles déclarent accepter le mot « statut », conformément à ces termes et suivant les conditions qui figurent dans la Convention.

Il faut mettre dans la même phrase les mots *Statut* et *Convention*.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — C'est cela.

Sir Cecil HURST (Grande-Bretagne). — Le second point que le capitaine Avramovitch a soulevé concerne l'emploi du mot *États* dans le Statut. Cette question touche à celle qui a été posée par les troisième et quatrième points soulevés par M. Avramovitch : elle concerne la situation spéciale de l'Empire et des Dominions britanniques. Permettez-moi, Messieurs, de traiter à la fois ces différentes questions.

Les Dominions ont été admis comme Membres de la Société des Nations, et, comme Membres de cette Société, ils acceptent certains principes, certaines obligations. Tous les Dominions, pris individuellement comme Membres de la Société des Nations, ont accepté les termes de l'article 23 e) du Pacte qui vise la liberté du transit et des communications.

La présente Conférence s'est réunie après une invitation de la Société des Nations adressée à tous les Membres de celle-ci

Les Délégués présents à cette Conférence ont le droit d'avoir une certitude quant à la situation exacte des Membres de la Société des Nations qui prennent part aux discussions et aux votes dans cette Conférence et aux Conventions qui en résultent.

Le capitaine Avramovitch a posé la question de savoir quelle serait exactement la situation de ces Dominions si la Convention n'était pas acceptée, signée ou ratifiée par eux. J'essaierai de rendre la question tout à fait claire en vous priant, Messieurs, de vous souvenir que dans cette Conférence figure le représentant de l'un des Dominions, un Délégué des Indes, auquel je demande s'il accepte ce que je vais dire et, dans le cas contraire, de signaler mon erreur à la Conférence.

L'Inde, comme Membre de la Société, a le droit d'accepter ou de rejeter le Statut qui sera adopté, je l'espère, par cette Conférence. Si ce Statut est accepté par l'Inde, le commerce provenant de ce pays aura droit à tous les bénéfices et avantages résultant dudit statut. En revanche, le commerce de tous les autres pays obtiendra le bénéfice de l'application de ce Statut aux Indes. Ceci découlera de l'acceptation du Statut par le Délégué des Indes et de la ratification par notre Souverain pour ce Dominion.

Il est un autre Dominion britannique qui est Membre de la Société : le Canada. Celui-ci n'est pas représenté dans cette Conférence. Comme Membre de la Société, il sera libre d'accepter ou de rejeter le Statut sur le transit. Comme il n'est pas représenté dans cette Conférence, le moyen par lequel son adhésion sera effectuée, s'il en décide ainsi, sera une adhésion à la Convention à une date ultérieure. Alors, le commerce des autres Puissances aura droit au Canada à tous les avantages découlant du Statut et le commerce du Canada aura droit aux avantages réciproques dans les autres pays.

Si un Dominion britannique n'acceptait pas le Statut, il ne pourrait pas réclamer pour son commerce les avantages de ce Statut et les autres pays ne pourraient pas réclamer pour le leur l'avantage dudit Statut sur le territoire du Dominion en question.

La question me paraît ainsi suffisamment éclairée.

Je reviens à la question de fond. La Délégation britannique se trouve en présence de quelques difficultés d'ordre constitutionnel, à raison du fait que ses Dominions — et les Indes en particulier — restent sous la dépendance de notre Souverain bien qu'ils soient des Membres séparés de la Société des Nations. Je crains que mon discours antérieur ait amené le capitaine Avramovitch à penser qu'il y a là un point que je regarde comme délicat et que je ne désire pas exposer à la Conférence. C'est une erreur complète et je désire, au contraire, être absolument loyal et franc.

Mais je n'ai pas pensé que la Conférence avait le désir d'entendre de longs discours d'ordre constitutionnel sur cette machine merveilleuse qu'est l'Empire britannique.

J'espère, Messieurs, que mes efforts auront satisfait le capitaine Avramovitch.

M. COLDING (Danemark). — D'après nous, Messieurs, les statuts sont les règles obligatoires d'exécution de la Convention, conformément à la procédure suivie dans la Convention internationale des tarifs. C'est la raison pour laquelle nous tenons à voir maintenant le mot *statut*.

Je voulais tout simplement faire dire à l'article 1 : *Les Hautes Parties Contractantes déclarent accepter le Règlement ci-annexé dont il fait partie inséparablement.*

LE PRÉSIDENT. — Il sera tenu compte de cet amendement. Je puis vous dire que c'est dans cet esprit que l'on cherche un texte.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Je tiens à remercier d'abord Sir Cecil Hurst des explications qu'il nous a données et qui nous ont rendu plus claire la position à prendre au point de vue Convention et Règlement.

Nous ne voudrions pas que la Convention pût être rejetée et que le Règlement restât éternellement règlement. Nous serions désireux que les parties fissent un accord inséparable, et qu'à tous les points de vue elles subissent le même sort.

LE PRÉSIDENT. — Tout le monde est dans le même sentiment. C'est justement ce que l'on essaie d'introduire en ce moment-ci dans une rédaction de l'article 1 qui sera soumis à la Conférence avant la fin de cette discussion. On tiendra compte, bien entendu, de votre proposition.

M. AVRAMOVITCH (État serbe-croate-slovène). — Je vous remercie beaucoup, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT. — L'attention de la Conférence avait été retenue par la situation spéciale des Dominions britanniques au moment de la signature. Les déclarations de Sir Cecil Hurst ont paru d'une clarté absolue. Il y a réciprocité, et les Dominions qui ne s'engagent pas ne peuvent tirer parti d'aucun des avantages des conventions. Le texte de Sir Cecil Hurst sera révisé avec soin, pour éviter tout malentendu. Une déclaration écrite dans ce sens pourra être faite par Sir Llewellyn Smith au nom de la Délégation britannique. Cette déclaration écrite complétera les explications orales si claires et si précises que vient de faire Sir Cecil Hurst.

Je crois, Messieurs, que l'incident est clos.

Nous avons maintenant, pour la Convention du Transit, à examiner si nous pouvons accepter les formules qui nous sont proposées : *Convention et Statut*. La Conférence est-elle d'avis de les accepter? Il n'y a pas d'opposition? Les formules *Conventions et Statut* sont donc adoptées.

ADOPTION DE L'ARTICLE 1 DE LA CONVENTION

Nous revenons à la Convention du Transit. Voici le texte de l'article 1, tel qu'il est définitivement rédigé :

Les Hautes Parties Contractantes déclarent accepter le Statut ci-annexé, relatif à la liberté du transit, adopté par la Conférence de Barcelone le...

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.

Ce texte est proposé par MM. les Juristes et approuvé par le Bureau.

Il n'y a pas d'opposition?

L'article 1 est adopté.

ADOPTION, PAR APPEL NOMINAL, DE L'ENSEMBLE DE LA CONVENTION ET DU STATUT SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT

Maintenant je mets aux voix, par appel nominal, l'ensemble de la Convention et du Statut sur la Liberté du Transit.

Albanie.	Oui	Colombie	Absent
Autriche	Oui	Cuba	Oui
Belgique	Oui	Danemark.	Oui
Bolivie	Oui	Empire britannique	Oui
Brésil.	Oui	Espagne.	Oui
Bulgarie.	Oui	Esthonie	Absent
Chili	Oui	Finlande	Oui
Chine.	Oui	France	Oui

Grèce	Oui	Paraguay	Absent
Guatemala.	Oui	Pays-Bas	Oui
Taïti	Oui	Perse.	Oui
Honduras.	Oui	Pologne	Oui
Indes.	Oui	Portugal	Oui
Italie.	Oui	Roumanie.	Oui
Japon.	Oui	État serbe-croate-slovène . . .	Oui
Lettonie.	Oui	Suède.	Oui
Lithuanie.	Oui	Suisse.	Oui
Luxembourg.	Absent	Tchéco-Slovaquie.	Oui
Norvège.	Oui	Uruguay	Oui
Panama.	Oui	Venezuela.	Absent

L'ensemble de la Convention du Transit est adopté par 35 voix.

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH (Grande-Bretagne) (s'exprimant en anglais).
— Le vote étant acquis, je désire annoncer à la Conférence que je viens de recevoir du Dominion britannique de la Nouvelle-Zélande pleins pouvoirs pour accepter la Convention en son nom.

LE PRÉSIDENT. — Cette acceptation, inscrite au procès-verbal, est considérée comme acquise.

Le Bureau félicite et remercie d'avoir mené à bien cette œuvre difficile MM. les Délégués, notamment ceux qui, sous la présidence de notre ami M. Loudon, ont pris part aux travaux de la Commission plénière.

La séance est levée à 13^h 20.

QUATRIÈME PARTIE

TEXTES RELATIFS A LA LIBERTÉ DU TRANSIT

SECTIONS I, II ET III. — Textes discutés à la Commission pour l'étude de la liberté des communications et du transit.

SECTION IV. — Texte élaboré par la Commission d'étude et soumis à la Conférence générale des Communications (*Livre vert*) avec un rapport annexe.

SECTIONS V ET VI. — Textes discutés à la Conférence de Barcelone.

SECTION VII. — Texte adopté par la Conférence.

COMMISSION
POUR L'ÉTUDE
DE LA
LIBERTÉ DES COMMUNICATIONS
ET DU TRANSIT

Secrétariat.

SECTION I

PROJET DE CONVENTION RELATIF A LA LIBERTÉ DU TRANSIT

(Texte rédigé d'après les indications des délibérations de la Commission du Régime international des Ports, Voies d'eau et Voies ferrées de la Conférence de la Paix et présenté par le Secrétariat à titre d'information.)

(Octobre 1919.)

ARTICLE 1

Les Hautes Parties Contractantes posent, par le présent Acte, le principe de la liberté du transit en temps de paix par chemin de fer, par cours d'eau navigable ou par canal, pour les voyageurs, les marchandises et les navires ou autres moyens de transport, à travers les territoires leur appartenant ou placés sous leur contrôle, et, en conséquence, arrêtent les dispositions suivantes.

ARTICLE 2

Chaque Partie Contractante accordera à travers les territoires lui appartenant ou placés sous son contrôle et sur les voies les plus appropriées [à tout moment] (1) au transit international, la liberté de transit par chemin de fer, par cours d'eau navigable ou par canal, aux personnes, marchandises, navires, bateaux, wagons et services postaux en provenance ou à destination des territoires de l'une quelconque des autres Parties Contractantes, et, à cet effet, la traversée des eaux territoriales sera permise.

ARTICLE 3

Les personnes, marchandises, navires, bateaux, wagons et services postaux ne seront soumis à aucuns droits spéciaux en raison du transit.

Les marchandises en transit seront exemptes de tous droits de douane ou autres droits analogues.

ARTICLE 4

Sous réserve des restrictions nécessaires en matière de police générale et de sûreté nationale, chaque Partie Contractante s'engage à ne retarder en aucun cas ces personnes, marchandises, navires, bateaux, wagons et services postaux sans motif valable ni les soumettre à aucune restriction qu'elle n'imposerait également à ses nationaux ou à ses propres marchandises et moyens de transport en transit.

ARTICLE 5

Toutes redevances ou rémunérations des services de transport en transit devront être raisonnables, compte tenu des conditions du trafic; elles seront les mêmes pour les personnes, marchandises, navires, bateaux, wagons et services postaux de toutes les Parties Contractantes [les tarifs n'en seront pas plus élevés que les tarifs normaux

(1) Les membres de phrase entre crochets [] sont ceux à propos desquels des divergences se sont manifestées à la Commission du Régime international des Ports, Voies d'eau et Voies ferrées.

du trafic intérieur] sous réserve des stipulations de l'article 8. Nulle redevance, facilité ou restriction ne devra dépendre directement ou indirectement de la nationalité ou de la propriété du navire ou de tout autre moyen de communication qui aurait été ou devra être employé pendant une partie quelconque du parcours total. [Cependant, sous réserve des droits acquis en vertu de Conventions internationales antérieures, sur les voies dont les dépenses ont été couvertes en tout ou en partie au moyen des deniers publics, sans péage correspondant, il pourra être imposé au transit un tarif de passage kilométrique établi sur des bases raisonnables.]

ARTICLE 6

Tout État Contractant qui, avant la signature de la présente Convention, serait lié à des sociétés privées concessionnaires de voies de communication s'engage à s'entretenir pour obtenir d'elles l'exécution des clauses précédentes.

ARTICLE 7

La présente Convention n'affecte en aucun cas les droits et les devoirs en temps de guerre des belligérants ou des neutres et ne peut imposer à aucune des Hautes Parties Contractantes une obligation qui irait à l'encontre de ses obligations en tant que Membre de la Société des Nations. Aucune Partie Contractante ne sera non plus tenue par la présente Convention d'assurer le transit des voyageurs dont l'entrée sur ses territoires est prohibée ou des marchandises d'une catégorie dont l'importation est interdite, soit dans l'un et l'autre cas, pour raisons de santé publique ou de morale, soit comme précaution contre les maladies des animaux ou des végétaux. Chaque Partie Contractante aura le droit de prendre des précautions raisonnables pour réprimer la contrebande, vérifier la sincérité des déclarations relatives aux voyageurs et aux marchandises en transit, et éviter que la sécurité des voies et moyens de communication soit compromise.

ARTICLE 8

Aucune des Hautes Parties Contractantes ne sera tenue par la présente Convention d'accorder la liberté de transit aux personnes, marchandises et moyens de transport d'un État non adhérent à la présente Convention, qui n'accorderait pas la réciprocité sur son propre territoire.

ARTICLE 9

Toutes difficultés surgissant au sujet du transit international sur une voie déclarée d'intérêt international seront réglées conformément aux Conventions qui régissent ces voies. Les litiges concernant le transit sur une voie non déclarée d'intérêt international seront réglés dans les conditions fixées par la Société des Nations.

COMMISSION
POUR L'ÉTUDE
DE LA
LIBERTÉ DES COMMUNICATIONS
ET DU TRANSIT

Secrétariat.

SECTION II

PROJET RELATIF A LA LIBERTÉ DU TRANSIT

(présenté par le Secrétaire général en vue de la discussion en seconde lecture.)

(30 décembre 1919.)

PRÉAMBULE

Principes de la Convention.

Les Hautes Parties Contractantes, désireuses, tout en sauvegardant leurs droits légitimes de souveraineté et d'administration, d'assurer, conformément à l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations, la garantie et le maintien de la liberté des communications et du transit, par voie de terre, voie d'eau ou voie aérienne, tant pour les personnes, marchandises et envois postaux, que pour les navires, bateaux, wagons ou autres moyens de transport, ainsi que les communications par télégraphe ou téléphone, conviennent des dispositions suivantes, réglant dès à présent certaines de ces matières.

ARTICLE 1

Détail de la liberté du transit.

Chacune des Hautes Parties Contractantes accordera à travers les territoires lui appartenant ou placés sous son contrôle et sur les voies les plus appropriées au transit international, la liberté de transit par chemin de fer ou par voie navigable, tant aux personnes, marchandises et envois postaux, qu'aux navires, bateaux, wagons ou autres moyens de transport, en provenance ou à destination de l'une quelconque des autres Puissances Contractantes, et, à cet effet, la traversée des eaux territoriales sera assimilée à la traversée des territoires.

ARTICLE 2

Réglementation et exécution des transports en transit par les Puissances transitaires.

Chacune des Hautes Parties Contractantes s'engage à ne retarder en aucun cas sans motif valable les personnes, marchandises, envois postaux, navires, bateaux, wagons, moyens de transport, en provenance ou à destination de l'une quelconque des autres Puissances Contractantes, et transitant, par chemin de fer ou par voie navigable, à travers les territoires lui appartenant ou placés sous son contrôle; étant entendu que les mesures de réglementation et d'exécution des transports en transit prises par les Puissances transitaires devront, au contraire, faciliter autant que possible le transit, et s'appliquer sur le pied d'une parfaite égalité aux personnes, marchandises, envois postaux, navires, bateaux, wagons, moyens de transport de l'une quelconque des Puissances Contractantes, y compris la Puissance transitaire, sans aucune distinction tirée: soit de la nationalité des personnes, soit du point d'origine, d'entrée, de sortie ou de destination, ou de la qualité des propriétaires, des marchandises, envois postaux ou moyens de transport, en transit.

ARTICLE 3

Droits et taxes.

Les personnes, marchandises, envois postaux, navires, bateaux, wagons, moyens de transport en transit ne seront soumis à aucuns droits ou taxes en raison de leur entrée, de leur sortie ou de leur transit.

ARTICLE 4

Rémunérations des services.

Toutes rémunérations des services de transport en transit devront être raisonnables, compte tenu des conditions du trafic. En particulier, les Hautes Parties Contractantes s'interdisent de faire des tarifs (de transit) un instrument de lutte économique internationale; et, en conséquence, s'engagent à appliquer au transit des personnes, marchandises, envois postaux, navires, bateaux, wagons, moyens de transport de toutes les Parties Contractantes, sur les voies exploitées par des services publics d'État ou concédés, quels que soient les points de départ ou de destination, des tarifs basés uniquement sur les conditions techniques du transport ou sur les considérations de la concurrence commerciale entre voies de transport. Ces tarifs seront, toutes conditions d'exploitation égales d'ailleurs, au moins les plus avantageux consentis pour des transports semblables sur les voies du pays à travers lequel s'effectuera le transit (non compris) (y compris) ses propres transports. Nulle rémunération, facilité ou restriction ne devra dépendre directement ou indirectement de la nationalité ou de la qualité des propriétaires, du navire ou de tout autre moyen de transport qui aurait été ou devrait être employé pendant une partie quelconque du parcours total.

ARTICLE 5

Restrictions.

Aucune des Hautes Parties Contractantes ne sera tenue par la présente Convention d'assurer le transit des voyageurs dont l'entrée sur ses territoires est prohibée ou des marchandises d'une catégorie dont l'importation est interdite, dans l'un et l'autre cas, soit pour raisons de santé ou de sécurité publiques, ou de bonnes mœurs, soit comme précaution contre les maladies des animaux ou des végétaux. Chaque Partie Contractante aura le droit de prendre des précautions raisonnables pour réprimer la contrebande, s'assurer que les personnes, marchandises, envois postaux, navires, bateaux, wagons, moyens de transport sont réellement en transit, et éviter que la sécurité des voies et moyens de communication ne soit compromise.

ARTICLE 6

Relations des présentes obligations avec les autres obligations des Membres de la Société des Nations.

La présente Convention n'impose à aucune des Hautes Parties Contractantes une obligation qui irait à l'encontre de ses autres obligations en tant que Membre de la Société des Nations.

ARTICLE 7

Relations entre Puissances Contractantes et non Contractantes.

Nonobstant les dispositions des articles 1 et 2, la présente Convention n'impose à aucune des Hautes Parties Contractantes une obligation nouvelle du fait de ladite Convention d'accorder la liberté du transit aux navires, bateaux, wagons ou autres

moyens de transport d'un État non adhérent à la présente Convention, ni aux personnes, envois postaux en provenance ou à destination dudit État.

Chacune des Hautes Parties Contractantes s'engage à ne conclure avec un État non adhérent à la présente Convention aucun accord relatif au transit, et tel que par ledit accord, cet État lui réserverait le bénéfice d'avantages qui ne seraient pas étendus aux autres Hautes Parties Contractantes.

ARTICLE 8

Relations entre la présente Convention et les Traités de paix.

La présente Convention ne fait pas obstacle à l'application des articles 378 et 379 du Traité de Versailles, 330 et 331 du Traité de Saint-Germain, etc. En conséquence, l'Allemagne, l'Autriche, etc., ne pourront, du fait que certaines des stipulations visées aux articles 378 du Traité de Versailles, 330 du Traité de Saint-Germain, etc., se trouveraient également incluses dans la présente Convention, en réclamer le bénéfice à l'une quelconque des autres Puissances signataires à la fois des Traités de Versailles, Saint-Germain, etc., et de la présente Convention, avant l'expiration du délai prévu auxdits articles.

Passé ce délai, le bénéfice d'une quelconque desdites stipulations ne pourra être réclamé de l'Allemagne, l'Autriche, etc., par l'une des Puissances signataires à la fois des Traités de Versailles, Saint-Germain, etc., et de la présente Convention, en faveur d'une portion quelconque de ses territoires pour laquelle la réciprocité ne serait pas accordée à l'Allemagne, l'Autriche, etc.

Toutefois, au cas où après l'expiration dudit délai, l'Allemagne, l'Autriche, etc., se trouveraient, à un moment quelconque, Membres de la Société des Nations, la qualité de Membre entraînera pour elles, vis-à-vis des autres Parties Contractantes, l'entier bénéfice des stipulations de la présente Convention, sur un pied de parfaite égalité.

ARTICLE 9

Dérogation temporaire en faveur des pays dévastés.

Par dérogation temporaire à la présente Convention, et conformément à l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations, toute Partie Contractante qui pourra invoquer contre la liberté du transit à travers ses territoires, telle qu'elle est définie et réglementée aux articles ci-dessus, la situation économique grave résultant de dévastations commises par des troupes ennemies sur son sol pendant la guerre de 1914-1918, sera dispensée des obligations de la présente Convention, pendant une période de....., à dater de.....

ARTICLE 10

Relations entre la présente Convention et les accords spéciaux, antérieurs et ultérieurs, relatifs au transit.

Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent, chacune en ce qui la concerne, que la présente Convention abroge toutes obligations et tous accords *inter se* incompatibles avec ses termes, et s'engagent à n'en pas contracter à l'avenir de semblables, sauf décision spéciale et préalable, dans chaque cas, du Conseil de la Société des Nations.

Toutefois, sont maintenues en vigueur.....

ARTICLE 11

Règlement des différends.

Sous réserve des stipulations des Conventions relatives aux voies navigables et aux ports d'intérêt international, tous différends relatifs à l'interprétation et à l'application

de la présente Convention seront réglés conformément aux dispositions du « Projet sur l'Organisation permanente relative aux Communications et au Transit dans la Société des Nations ».

ARTICLE 12

Domaine d'application de la présente Convention.

La présente Convention n'affecte en aucune manière les droits et les devoirs, en temps de guerre, des belligérants et des neutres, dont le règlement fera l'objet de dispositions ultérieures, non plus que les mesures de sauvegarde nationale que les Puissances se réservent le droit de prendre, sur leur territoire, en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'État, étant entendu que dans l'un et l'autre cas, le principe de la liberté du transit sera maintenu, autant qu'il sera possible.

ARTICLE 13, ETC.

Dispositions protocolaires, revision, ratification.

.....

ANNEXE A LA SECTION II

ANNEXE AU PROJET RELATIF A LA LIBERTÉ DU TRANSIT
DU 30 DÉCEMBRE 1919

1. — Le terme de *Convention* utilisé dans le texte ne préjuge aucunement du caractère juridique définitif à donner à ce texte.

2. — La rédaction définitive de l'article 10 est réservée jusqu'après le moment où les diverses Délégations auront pu apporter à la Commission le texte des accords antérieurs relatifs au transit les intéressant spécialement.

La discussion des articles 13 et suivants est réservée jusqu'après la discussion du projet sur l'organisation permanente relative aux communications et au transit dans la Société des Nations.

3. — Au cours de la discussion en première lecture, il a été prévu que les observations suivantes seraient insérées dans le rapport qui accompagnera l'envoi du texte :

A propos du préambule. — Que la Commission a entendu proclamer le principe de la liberté du transit par voie routière, par voie aérienne, et pour les communications télégraphiques et téléphoniques, sans préjuger aucunement ni de l'opportunité de régler pour l'instant l'application de ces principes à telle ou telle de ces matières, ni de sa compétence pour les traiter.

A propos de l'article 1. — 1^o Il n'a pas été jugé opportun de définir le transit, l'avenir pouvant réserver des modes de transit actuellement difficiles à prévoir. Il est toutefois entendu dès à présent que pour qu'il y ait transport en transit, il n'est pas nécessaire que trois États soient intéressés, à savoir : un État d'origine, un État transitaire et un État destinataire. Il suffit que le transport commence et se termine en dehors des frontières de l'État dit transitaire. D'autre part, le transit peut comporter transbor-

dement d'un moyen de transport dans un autre; la traversée d'un port avec ou sans transbordement d'un navire dans un autre, par l'intermédiaire ou non d'un entrepôt, doit être considérée comme transit à travers le territoire de l'État sous la souveraineté duquel est placé le port.

2° L'emploi des termes *les voies les plus appropriées* ne signifie aucunement qu'un État puisse demander à un autre État l'aménagement d'une voie nouvelle plus favorable au transit que les voies utilisées de façon usuelle par le transit; d'autre part, on a entendu : les voies les plus appropriées au moment où s'effectue le transport en transit, c'est-à-dire compte tenu de toutes considérations de trafic, d'encombrement, etc.

3° La Commission n'a aucunement entendu intervenir dans les questions touchant le droit maritime et les usages existants en matière de traversée des eaux territoriales. Les mots à cet effet, *la traversée des eaux territoriales sera assimilée à la traversée des territoires* visent seulement la traversée des eaux territoriales considérée comme fraction du transit total à travers le territoire.

4° L'énumération *personnes, marchandises, moyens de transport, etc.*, comprend dans la pensée de la Commission les locomotives sans train remorqué; elle ne comprend pas les navires de guerre; elle comprend les transports de munitions, sous réserve des restrictions prévues à l'article 5 et des précisions quant au domaine d'application de la Convention prévue à l'article 12.

A propos des articles 3 et 4. — La distinction entre les droits et taxes, d'une part, et les rémunérations, d'autre part, est fondée sur le principe suivant : on considère comme droit ou taxe tout paiement de caractère fiscal, c'est-à-dire où l'État transitaire trouve un moyen de contribution aux ressources du budget, sans contre-partie de service rendu directement aux personnes, marchandises, etc., en transit. On considère au contraire comme rémunération tout paiement effectué en contre-partie d'une prestation ou d'un service rendu directement aux personnes, marchandises, etc., en transit. Les paiements destinés à couvrir les dépenses d'administration d'un port seraient compris dans les rémunérations; les paiements destinés à couvrir les dépenses d'un service de douane devraient être compris dans les droits ou taxes.

A propos de l'article 12. — *La sûreté de l'État* justifiant en cas d'événements graves des mesures de *sauvegarde nationale* comprend à la fois des menaces extérieures et des menaces de troubles intérieurs, des cas de disette, des cas de grève générale intéressant les transports, étant entendu qu'il s'agit bien d'événements graves de nature exceptionnelle.

COMMISSION
POUR L'ÉTUDE
DE LA
LIBERTÉ DES COMMUNICATIONS
ET DU TRANSIT

—
Secrétariat.
—

SECTION III

PROJET RELATIF A LA LIBERTÉ DU TRANSIT

présenté par le Secrétaire général en vue de la discussion en troisième lecture.

(5 mars 1920.)

PRÉAMBULE

Principes de la Convention.

Les Hautes Parties Contractantes, désireuses de mettre en application, conformément à l'engagement pris dans l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations, le principe de la liberté du transit, sans préjudice de leurs droits de souveraineté ou d'autorité sur les voies affectées au transit, conviennent d'arrêter dès à présent les dispositions suivantes qui garantissent et maintiennent la liberté du transit par voie ferrée et par voie d'eau.

ARTICLE 1

Détail de la liberté du transit.

Seront considérés comme en transit à travers les territoires placés sous la souveraineté ou l'autorité de l'une quelconque des Hautes Parties Contractantes, au sens de la présente Convention, les personnes, marchandises (envois postaux), navires, bateaux, voitures, wagons (ou autres moyens de transport), dont le trajet à travers lesdits territoires, accompli avec ou sans transbordement, avec ou sans mise en entrepôt, avec ou sans rupture de charge ou changement de moyen de transport, ne serait que la fraction d'un trajet total, commencé et devant être terminé en dehors des frontières de ladite Partie Contractante transitaire.

ARTICLE 2

Réglementation et exécution des transports en transit.

Sous réserve des stipulations des articles 3, 5, 6, 7, 8, 9, 12 et 13 ci-après, chacune des Hautes Parties Contractantes s'engage à faciliter le libre transit par voie ferrée et par voie d'eau, à travers les territoires placés sous sa souveraineté ou sous son autorité, et sur les voies les plus appropriées au transit international, des personnes, marchandises (envois postaux), navires, bateaux, voitures, wagons (ou autres moyens de transport), de toutes les nations, sans aucune distinction tirée soit de la nationalité des personnes, soit du pavillon des navires et bateaux, soit du point d'origine, d'entrée, de sortie ou de destination, ou de la qualité des propriétaires, des marchandises (envois postaux), voitures, wagons (ou autres moyens de transport) en transit, ainsi qu'à écarter toutes entraves qui seraient imposées sans motif valable à un tel transit; étant entendu toutefois que dans les cas où l'exigerait un ensemble de considérations économiques, topographiques et techniques spéciales, certaines voies ou certains ports pourront être réservés à certains trafics de transit, à l'exception de tous autres(1).

(1) Texte sur les eaux territoriales réservé.

ARTICLE 3

Droits et taxes.

Les personnes, marchandises (envois postaux), navires, bateaux, voitures, wagons (ou autres moyens de transport) en transit ne seront soumis à aucuns droits ou taxes perçus spécialement en raison de leur entrée, de leur sortie ou de leur transit; étant entendu toutefois que pourront être perçus sur les marchandises en transit des droits destinés à couvrir les dépenses légitimes de surveillance et d'administration qu'imposerait ce transit aux Puissances transitaires; le montant global des droits perçus de ce chef, qui ne devra, en aucun cas, dépasser celui des droits prélevés sur les marchandises importées ou exportées en franchise, pourra d'ailleurs être réduit, ou même ces droits supprimés, au bénéfice de certaines provenances ou de certaines destinations, à l'exclusion de toutes autres, sans que toutefois de telles réductions ou suppressions puissent jamais avoir pour objet ou pour conséquence de favoriser certains trafics au détriment de certains autres.

ARTICLE 4

Rémunérations.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à appliquer au transit des personnes, marchandises (envois postaux), navires, bateaux, wagons (ou autres moyens de transport) de toutes les Parties Contractantes, sur les voies exploitées par des services publics d'État ou concédés, quels que soient les points de départ ou de destination, des tarifs raisonnables, tant par leur taux que par les conditions de leur application et compte tenu des conditions du trafic ainsi que des considérations de la concurrence commerciale entre voies de transport. Ces tarifs devront être établis de façon à favoriser, 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 moyen de transport qui aurait été ou devrait être employé pendant une partie quelconque du parcours total.

ARTICLE 5

Restrictions.

Aucune des Hautes Parties Contractantes ne sera tenue par la présente Convention d'assurer le transit des voyageurs dont l'entrée sur ses territoires est prohibée ou des marchandises d'une catégorie dont l'importation est interdite, dans l'un et l'autre cas, soit pour raisons de santé ou de sécurité publiques, soit comme précaution contre les maladies des animaux ou des végétaux. Chaque Partie Contractante aura le droit de prendre des précautions raisonnables pour réprimer la contrebande, s'assurer que les personnes, marchandises (envois postaux), navires, bateaux, wagons (moyens de transport) sont réellement en transit et éviter que la sécurité des voies et moyens de communication ne soit compromise.

ARTICLE 6

Relations entre les Puissances Contractantes et non Contractantes.

Nonobstant les dispositions des articles 2 et suivants, la présente Convention n'impose à aucune des Hautes Parties Contractantes une obligation nouvelle, du fait de ladite Convention, d'accorder le libre transit aux ressortissants ou au pavillon d'un État non adhérent à la présente Convention, ni aux personnes, marchandises (envois postaux), voitures, wagons (ou autres moyens de transport) ayant pour origine, provenance ou destination un État non adhérent à la présente Convention, sauf les cas où des motifs valables seraient invoqués en faveur d'un tel transit, par l'une quelconque des autres

Hautes Parties Contractantes intéressées, et étant entendu que, pour l'application du présent article, les marchandises transitant, sans transbordement, sous pavillon d'une des Puissances Contractantes, bénéficient des avantages accordés à ce pavillon.

ARTICLE 7

Domaine d'application de la Convention.

La présente Convention ne doit pas être entendue comme affectant en aucune manière les mesures de sauvegarde nationale que chacune des Hautes Parties Contractantes réserve le droit de prendre sur son territoire, en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'État, étant convenu toutefois que sera maintenu, autant qu'il sera possible, le principe de la liberté du transit.

ARTICLE 8

Application de la Convention en temps de guerre.

Les dispositions de la présente Convention subsistent en temps de guerre, dans toute la mesure compatible avec les droits et les devoirs des belligérants et des neutres.

ARTICLE 9

Relations entre les présentes obligations et les autres obligations des Membres de la Société des Nations.

(La présente Convention n'impose à aucune des Hautes Parties Contractantes une obligation qui irait à l'encontre de ses autres obligations en tant que Membre de la Société des Nations.)

ARTICLE 10

Relations entre la présente Convention et les accords spéciaux antérieurs et ultérieurs relatifs au transit.

Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent, chacune en ce qui la concerne, que la présente Convention abroge toutes obligations et tous accords *inter se* incompatibles avec ses termes, et s'engagent à n'en pas conclure à l'avenir de semblables, sauf les cas où un ensemble de considérations économiques, topographiques et techniques spéciales justifierait de tels accords.

Toutefois, sont maintenues exceptionnellement en vigueur.....

ARTICLE 11

Relations avec les États non adhérents.

Chacune des Hautes Parties Contractantes s'engage à ne conclure avec un État non adhérent à la présente Convention aucun accord relatif au transit dans des conditions telles qu'un semblable accord serait considéré comme illicite, aux termes de l'article précédent, s'il était conclu entre Parties Contractantes.

ARTICLE 12

Relations avec les traités donnant des facilités plus grandes.

La présente Convention ne doit pas être entendue comme impliquant aucunement le retrait de facilités plus grandes accordées au libre transit, sur le territoire placé sous la souveraineté ou sous l'autorité de l'une quelconque des Hautes Parties Contractantes, dans des conditions compatibles avec le principe d'égalité entre les ressortissants, les

biens et les pavillons de toutes les Parties Contractantes, tel qu'il est défini et appliqué à la présente Convention, non plus que l'interdiction d'en accorder dans l'avenir de semblables.

ARTICLE 13

Dérogations temporaires en faveur des pays dévastés.

Conformément à l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations, toute Partie Contractante qui pourra invoquer valablement contre l'application de l'une quelconque des dispositions de la présente Convention, sur tout ou partie de son territoire, la situation économique grave résultant des dévastations commises par des troupes ennemies sur son sol pendant la guerre de 1914-1918, sera considérée comme dispensée temporairement de l'application desdites dispositions.

ARTICLE 14

Relations entre la présente Convention et les traités de paix.

La présente Convention ne fait pas obstacle à l'application des articles 378 et 379 du Traité de Versailles, 330 et 331 du Traité de Saint-Germain, etc.

ARTICLE 15, etc.

Jurisdiction, ratification, dénonciation, revision..

.....



SECTION IV

PROJET DE CONVENTION SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT

(Texte élaboré par la Commission d'Étude et soumis à la Conférence.)

(Voir p. 284.) La Conférence générale des Communications et du Transit de la Société des Nations
Convoquée à par

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la liberté du transit, question formant le point de l'ordre du jour de la Conférence tenue à
et

Après avoir décidé que ces propositions seraient rédigées sous forme d'un projet de
Convention internationale,

Adopte le projet de Convention ci-après à ratifier par les Membres de la Société des Nations, ainsi que par toutes autres Puissances qui en auraient reçu communication officielle du Conseil de la Société des Nations, ceux desdits Membres et desdites Puissances qui ratifieront le présent projet étant désignés ci-après comme Hautes Parties Contractantes.

PRÉAMBULE

Principes de la Convention.

(Voir p. 284.) Les Hautes Parties Contractantes, désireuses de mettre en application, conformément à l'engagement pris dans l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations, le principe de la liberté du transit, sans préjudice de leurs droits de souveraineté ou d'autorité sur les voies affectées au transit, conviennent d'arrêter dès à présent les dispositions suivantes qui garantissent et maintiennent la liberté du transit par voie ferrée et par voie d'eau.

ARTICLE 1

Détail de la liberté du transit.

(Voir p. 284.) Seront considérés comme en transit à travers les territoires placés sous la souveraineté ou l'autorité de l'une quelconque des Hautes Parties Contractantes, les personnes, marchandises, envois postaux, navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens 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 ou changement de moyen de transport, n'est que la fraction d'un trajet total, commencé et devant être terminé en dehors des frontières de ladite Partie Contractante transitaire.

ARTICLE 2

Réglementation et exécution des transports en transit.

(Voir p. 285.) Sous réserve des autres stipulations de la présente Convention, les mesures de réglementation et d'exécution des transports en transit prises par les Puissances transitaires, faciliteront le libre transit, par voie ferrée et par voie d'eau, à travers les territoires pla-

cés sous la souveraineté ou sous l'autorité desdites Puissances, et sur les voies les plus appropriées au transit international, des personnes, marchandises, envois postaux, navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport, sans aucune distinction tirée soit de la nationalité des personnes, soit du pavillon des navires et bateaux, soit du point d'origine, de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination, ou de la qualité des propriétaires, des marchandises, envois postaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport en transit.

Il est entendu que le transit par les eaux territoriales est libre.

ARTICLE 3

Droits et taxes.

Les personnes, marchandises, envois postaux, navires, bateaux, voitures, wagons (Voir p. 286.) ou autres moyens de transport en transit ne seront soumis à aucuns droits ou taxes spéciaux en raison de leur entrée, de leur sortie ou de leur transit; toutefois, pourront être perçus sur les marchandises en transit des droits exclusivement affectés à couvrir les dépenses légitimes de surveillance et d'administration qu'imposerait ce transit aux Puissances transitaires; le montant global des droits perçus de ce chef, qui ne devra en aucun cas dépasser celui des droits prélevés sur les marchandises importées en franchise, pourra d'ailleurs être réduit, ou même ces droits supprimés sur certaines voies.

ARTICLE 4

Rémunérations.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à appliquer au transit des personnes, (Voir p. 286.) marchandises, envois postaux, navires, bateaux, wagons ou autres moyens de transport, sur les voies exploitées par des services publics d'État ou concédés, quels que soient les points de départ ou de destination, des tarifs raisonnables, tant par leur taux que par les conditions de leur application et compte tenu des conditions du trafic ainsi que des considérations de la concurrence commerciale entre voies de transport. Ces tarifs devront être établis de façon à favoriser, 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 moyen de transport qui aurait été ou devrait être employé pendant une partie quelconque du parcours total.

ARTICLE 5

Restrictions.

Aucune des Hautes Parties Contractantes ne sera tenue par la présente Convention (Voir p. 288.) d'assurer le transit des voyageurs dont l'entrée sur ses territoires est prohibée, ou des marchandises d'une catégorie dont l'importation est interdite, dans l'un et l'autre cas, soit pour raisons de santé ou de sécurité publiques, soit comme précaution contre les maladies des animaux ou des végétaux. Chaque Partie Contractante aura le droit de prendre des précautions raisonnables pour s'assurer que les personnes, marchandises, envois postaux, navires, bateaux, wagons, moyens de transport, sont réellement en transit et éviter que la sécurité des voies et moyens de communication ne soit compromise.

ARTICLE 6

Relations entre les Puissances Contractantes et non Contractantes.

Nonobstant les dispositions des articles 2 et suivants, la présente Convention n'impose à aucune des Hautes Parties Contractantes une obligation nouvelle, du fait de ladite Convention, d'accorder le libre transit aux ressortissants ou au pavillon d'un État non adhérent à la présente Convention, ni aux marchandises, envois postaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport ayant pour État de provenance, d'entrée, de

sortie ou de destination un État non adhérent à la présente Convention, sauf les cas où des motifs valables seraient invoqués en faveur d'un tel transit, par l'une quelconque des autres Hautes Parties Contractantes intéressées; et étant entendu, pour l'application du présent article, que les marchandises transitant, sans transbordement, sous pavillon d'une des Puissances Contractantes, bénéficient des avantages accordés à ce pavillon.

ARTICLE 7

Domaine d'application de la Convention.

(Voir p. 289.) La présente Convention ne doit pas être entendue comme affectant en aucune manière les mesures de sauvegarde nationale que chacune des Hautes Parties Contractantes se réserve le droit de prendre sur son territoire en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'État; étant convenu toutefois que sera maintenu, autant qu'il sera possible, le principe de la liberté du transit.

ARTICLE 8

Application de la Convention en temps de guerre.

(Voir p. 289.) Les dispositions de la présente Convention subsistent en temps de guerre, dans toute la mesure compatible avec les droits et les devoirs des belligérants et des neutres.

ARTICLE 9

Relations entre les présentes obligations et les autres obligations des Membres de la Société des Nations.

(Voir p. 289.) La présente Convention n'impose à aucune des Hautes Parties Contractantes une obligation qui irait à l'encontre de ses droits et obligations en tant que Membre de la Société des Nations

ARTICLE 10

Relations entre la présente Convention et les accords spéciaux antérieurs et ultérieurs relatifs au transit.

(Voir p. 290.) Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent, chacune en ce qui la concerne, que la présente Convention abroge toutes obligations et tous accords *inter se* incompatibles avec ses termes et s'engagent à n'en pas conclure à l'avenir de semblables, sauf, dans l'un et l'autre cas, lorsqu'un ensemble de considérations économiques, topographiques et techniques spéciales justifieraient exceptionnellement de tels accords.

Toutefois sont maintenues en vigueur.....

(Conventions à maintenir quoique non visées par la fin de l'alinéa précédent.)

ARTICLE 11

Relations avec les États non adhérents.

(Voir p. 290.) Chacune des Hautes Parties Contractantes s'engage à ne conclure avec un État non adhérent à la présente Convention aucun accord relatif au transit qui ne soit licite entre Parties Contractantes aux termes de l'article précédent.

ARTICLE 12

Facilités plus grandes.

(Voir p. 291.) La présente Convention ne doit pas être entendue comme impliquant aucunement le retrait de facilités plus grandes accordées au libre transit, sur le territoire placé sous la souveraineté ou sous l'autorité de l'une quelconque des Hautes Parties Contractantes,

dans des conditions compatibles avec le principe d'égalité entre les ressortissants, les biens et les pavillons de toutes les Parties Contractantes, tel qu'il est défini et appliqué à la présente Convention; non plus que l'interdiction d'en accorder dans l'avenir de semblables.

ARTICLE 13

Dérogations temporaires en faveur des pays dévastés.

Conformément à l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations, toute Partie Contractante qui pourra invoquer valablement contre l'application de l'une quelconque des dispositions de la présente Convention, sur tout ou partie de son territoire, la situation économique grave résultant des dévastations commises par des troupes ennemies sur son sol pendant la guerre de 1914-1918, sera considérée comme dispensée temporairement des obligations résultant de l'application desdites dispositions. (Voir p. 291.)

ARTICLE 14

Relations entre la présente Convention et les Traités de Paix.

La présente Convention ne fait pas obstacle à l'application des Traités de Versailles, Saint-Germain, Neuilly, etc., entre les Puissances signataires de ces Traités. (Voir p. 291.)

ARTICLE 15

Règlement des différends.

A défaut d'entente directe entre les Parties, tous différends relatifs à l'interprétation et à l'application de la présente Convention seront portés devant le Comité permanent des Communications et du Transit, et, en cas d'appel dans les délais fixés, devant la Cour permanente de Justice internationale, dans les conditions prévues dans la Résolution de l'Assemblée de la Société des Nations en date duet au Règlement d'organisation de la Conférence générale et du Comité permanent des Communications et du Transit en date du..... (Voir p. 291.)

Ces différends bénéficieront, en cas d'urgence, d'une procédure expéditive, et pourront faire l'objet de la part du Comité permanent des Communications et du Transit et de la Cour permanente de Justice internationale, sans préjudice de l'avis et du jugement définitifs touchant le fond du litige, d'un avis et d'un jugement provisoires pouvant prescrire toutes mesures provisionnelles destinées notamment à rendre au libre transit les facilités dont il jouissait avant l'acte ou le fait donnant lieu au différend.

Le présent article ne fait pas obstacle au règlement de différends, soit par arbitrage, soit de toute autre manière, en vertu de conventions spéciales entre États intéressés.

ARTICLE 16

Conséquences de l'inexécution.

Dans le cas où l'une des Hautes Parties Contractantes ne se conformerait pas à l'avis du Comité permanent des Communications et du Transit, ou, en cas d'appel, au jugement de la Cour permanente de Justice, toute Haute Partie Contractante pourra saisir la Cour permanente de Justice internationale, afin d'obtenir de la Cour déclaration des mesures que chacune des Hautes Parties Contractantes sera fondée à prendre en l'espèce. (Voir p. 292.)

ARTICLE 17

Ratification.

Le Secrétaire général de la Société des Nations communiquera une copie certifiée conforme du présent projet de Convention à chacun des Membres de la Société des Na-

tions, ainsi qu'à chacune des Puissances auxquelles le Conseil de la Société des Nations déciderait de donner communication officielle du présent projet de Convention.

Les ratifications de la présente Convention seront notifiées au Secrétaire général de la Société des Nations et par lui enregistrées.

ARTICLE 18

Notification.

(Voir p. 292.) Aussitôt que les ratifications de trois des Membres ou des Puissances visées à l'article précédent auront été enregistrées au Secrétariat, le Secrétaire général notifiera ce fait à tous les Membres ou Puissances visés à l'article précédent.

ARTICLE 19

Mise en vigueur de la Convention.

(Voir p. 292.) La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour après la date où cette notification aura été effectuée par le Secrétaire général de la Société des Nations. Elle ne liera que les Membres ou les Puissances qui auront fait enregistrer leur ratification au Secrétariat, ou dont l'adhésion serait déjà acquise. Par la suite, la présente Convention entrera en vigueur au regard de tout autre Membre ou de toute autre Puissance le trentième jour après la date où la ratification de ce Membre ou de cette Puissance aura été enregistrée au Secrétariat.

ARTICLE 20

Délai d'application de la Convention.

(Voir p. 292.) Tout Membre qui ratifie la présente Convention s'engage à appliquer ses dispositions au plus tard le 1^{er} juillet 1922 et à prendre telles mesures qui seront nécessaires pour rendre effectives ces dispositions.

Toute Puissance qui ratifie la présente Convention après en avoir reçu communication du Conseil de la Société des Nations, s'engage à appliquer ses dispositions au plus tard dix-huit mois après la date de ladite communication, et à prendre telles mesures qui seront nécessaires pour rendre effectives ces dispositions.

ARTICLE 21

Dénonciation.

(Voir p. 292.) Tout Membre ou toute Puissance ayant ratifié la présente Convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur de la Convention, par un acte communiqué au Secrétaire général de la Société des Nations et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée au Secrétariat.

ARTICLE 22

Revision.

Le Comité permanent des Communications et du Transit devra, au moins une fois par dix années, présenter à la Conférence générale des Communications et du Transit un rapport sur l'application de la présente Convention, et décidera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de la revision ou de la ratification de ladite Convention.

ARTICLE 23

Texte officiel.

Les textes français et anglais de la présente Convention feront foi l'un et l'autre.

ANNEXE A LA SECTION IV

RAPPORT SUR LE PROJET DE CONVENTION SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT ⁽¹⁾

*Présenté à la Conférence générale des Communications et du Transit
par la Commission d'Étude.*

Le problème du transit, contrairement aux autres questions qui peuvent se poser au sujet des communications internationales, est visé nommément et expressément dans l'article 23 e) du Pacte. Sans aucun doute, les rédacteurs du Pacte ont estimé que si, dans l'état actuel du monde, aucune des questions de transport n'était à proprement parler indifférente à la collectivité des Nations, le problème du transit était cependant un des problèmes les plus spécifiquement internationaux. Les transports internationaux à l'importation ou à l'exportation n'intéressent directement que le pays producteur et le pays consommateur de la marchandise importée. Les transports en transit, en revanche, qui traversent un territoire national, mais dont l'origine et la destination sont en dehors de ce territoire, ne peuvent être entravés ou limités du gré de l'État souverain de ce territoire, sans qu'il en résulte pour des États tiers un dommage inadmissible dont l'effet, par les représailles qu'il peut susciter, se répercute bien au delà même des États qui paraissent d'abord intéressés, et contribue gravement, par la gêne matérielle et l'état d'esprit de rivalité qu'il engendre, à troubler la paix du monde. De même que, dans la plupart des législations existantes, un particulier qui, pour sortir de sa maison et atteindre la route, est obligé de traverser le domaine de son voisin, jouit d'une servitude de passage sur ce domaine, de même il importe que tout État dont les échanges doivent se faire ou sont pratiquement amenés à se faire par l'intermédiaire d'un territoire voisin, jouisse du droit garanti de la libre traversée de ce territoire. Sinon, un État quelconque pourrait, en entravant cette liberté du transit, ou, ce qui revient au même, en imposant au transit d'un État des conditions différentes de celles qui seraient accordées au transit en provenance ou à destination d'un autre État, faire payer à cet État voisin un véritable tribut économique et se servir de sa situation géographique comme d'un moyen de pression pour orienter contre son gré le courant de ses échanges commerciaux. Une telle situation serait très préjudiciable à tous les États soucieux de coopération économique entre États, on pourrait même dire à tous les États soucieux de considérer leurs intérêts de longue durée. Les États importateurs de produits ont intérêt à recevoir ces produits par la route économiquement la meilleure, sans considération politique des États traversés; les États exportateurs ont le même intérêt pour la livraison de leurs produits et le développement de leur commerce; les États dont la situation géographique est telle qu'ils sont généralement traversés par les transports en transit, ont intérêt à ce que ces transports se développent et, pour cela, à leur donner des garanties juridiques de stabilité; enfin, plus que tous peut-être, les États privés d'accès à la mer, si nombreux dans l'Europe nouvelle, trouveront dans ces garanties seules la certitude de ne pas être, malgré eux, l'enjeu de rivalités entre leurs voisins et la victime de leur propre concurrence légitime avec ceux dont ils doivent nécessairement emprunter le territoire.

Le projet de Convention dont le texte est joint en annexe (Voir *Annexe II*, p. 112) est destiné à assurer au libre transit ce minimum de garanties indispensables. Sans

(1) Ce rapport constitue une partie des Documents préparatoires à la Conférence générale des Communications et du Transit (*Livre Vert*).

doute, les règles qui y sont édictées ne s'appliquent-elles pas à toutes les catégories possibles de transit, mais uniquement au transit par voies navigables et par voies ferrées. Toutefois, le Préambule expose le principe de la liberté de transit dans sa généralité et certaines Délégations avaient proposé d'y inscrire, nommément, le principe de la liberté du transit par routes et par transports aériens. La Commission a estimé que les transports par route entraînaient, particulièrement au point de vue douanier, des difficultés spéciales et que leur importance économique n'était pas actuellement assez grande, au stade présent du développement des transports automobiles commerciaux, pour justifier dès maintenant leur inclusion. Quant aux transports aériens, il a paru que la Convention internationale sur la Navigation aérienne, actuellement élaborée, était plus indiquée pour en examiner les conditions, et que des stipulations quelconques risqueraient seulement de faire double emploi.

La Commission s'est bornée à traiter en détail la liberté du transit en temps de paix, tout en insérant cependant l'obligation pour tous les États de la maintenir en temps de guerre, dans toute la limite compatible avec les droits et les devoirs des belligérants et des neutres. La Délégation helvétique avait proposé d'inscrire dans la Convention des engagements plus nets et plus précis sur le transit en temps de guerre, en particulier l'engagement de ne suspendre cette liberté que dans la zone des opérations ou de ne la suspendre sur le reste du territoire en état de guerre que si l'État qui demande le transit n'offre pas lui-même à cet effet ses propres moyens de transport. Tout en formulant dès à présent la stipulation générale que la liberté du transit doit être maintenue en temps de guerre dans toute la mesure compatible avec les droits et les devoirs des belligérants et des neutres, la Commission a estimé que la matière devrait faire l'objet d'un ensemble de dispositions spéciales, à soumettre à un examen ultérieur.

Telle quelle, et dans son domaine, la Convention applique rigoureusement les principes du Pacte rappelés dans le Préambule; la liberté du transit est sa règle et son but; l'un de ses articles précise le sens de cette liberté, les autres en prévoient les conditions nécessaires d'exercice.

En aucun cas, la liberté du transit, telle qu'elle est comprise dans la Convention, n'implique aucune emprise sur le droit des États exerçant sur les territoires traversés souveraineté ou autorité d'administrer comme il leur plaît les voies de transit, dans la limite compatible avec les obligations de la Convention. En particulier, il appartient aux États transitaires de régler les conditions du transit, de choisir les voies d'acheminement, de fixer les rémunérations qui seraient dues, d'appliquer les taxes licites, de prendre toutes mesures de police ou autres qu'ils jugeraient ne pas être contraires à la Convention, sous réserve, en cas de plainte, d'expliquer leurs raisons et de justifier leurs actes devant la juridiction prévue.

La Convention sur la liberté du transit ne sanctionne que la liberté d'utilisation des voies de transit. La Commission a cru devoir préciser cette idée, en employant l'expression : *voies les plus appropriées au transit international*; elle entendait signifier par là que le droit au libre transit ne doit s'exercer que sur les voies existantes au moment où s'effectue le transit, sans que jamais puissent être exigés en vertu de la Convention la construction ou l'aménagement de nouvelles voies, la transformation des voies existantes, mais seulement l'utilisation des voies qui, à un moment donné, compte tenu de toutes considérations de trafic, d'encombrement, etc., sont les plus aptes au trafic international considéré. Il est à remarquer d'ailleurs que rien dans la Convention n'oblige un État à donner aux transports en transit une priorité générale sur ses transports intérieurs.

La liberté du transit implique l'égalité des conditions de transit dont jouiront sur le territoire des diverses Parties Contractantes tous les signataires de la Convention. Sans cette égalité, la liberté de transit ne serait qu'un mot absolument vide de sens; un traitement préférentiel quelconque accordé à un État et refusé à un autre signifie pratiquement la diminution ou l'interruption du transit en provenance ou à destination de ce dernier État. L'égalité ainsi comprise n'exclut d'ailleurs aucunement les nécessaires différenciations de nature commerciale, telles que l'institution, pour le trafic international, de tarifs aux taux et aux conditions d'application différents les uns des autres, dans la mesure où ces différenciations seraient considérées comme légitimes, pour des motifs commerciaux, à l'intérieur des frontières de chaque État.

L'égalité, telle que la Commission a été unanime à en souhaiter la réalisation, est l'égalité entre toutes les nations. Pourtant, malgré les propositions de deux Délégations, les Délégations helvétique et néerlandaise, la Commission n'a pas jugé équitable de l'inscrire sous cette forme dans la Convention et s'est bornée, sous certaines réserves qui seront indiquées au cours du commentaire des articles, à stipuler dans les articles 2 et 6 l'égalité entre toutes les Parties Contractantes seulement. Les Délégations helvétique et néerlandaise n'ont pu se rallier à cette manière de voir dans une question qui intéresse d'ailleurs la politique d'ensemble de la Société des Nations. La majorité de la Commission a estimé que toutes les nations pouvant, dans sa pensée, être invitées à adhérer aux Conventions faisant l'objet du présent rapport, il était juste de laisser les bénéficiaires à celles qui assumeraient les obligations, puisque toutes sont également appelées, si elles le jugent à propos, à accepter les uns et les autres.

L'égalité elle-même ne suffit pas du reste à assurer dans tous les cas la liberté du transit; même l'égalité telle qu'elle est comprise, c'est-à-dire non seulement entre toutes les Parties Contractantes autres que la Partie Contractante transitaire, mais encore y compris cette Puissance transitaire. Un État peut n'avoir, en effet, que peu d'intérêt à favoriser son propre transit, si ce transit ne tient qu'une place restreinte dans l'ensemble de sa vie économique. Un État sans flotte marchande, par exemple, pourrait imposer à son pavillon national des conditions de transit qui, pratiquement, l'empêcheraient de traverser son propre territoire, ce qui, en fait, ne le gênerait en rien, et par là, supprimer la liberté de transit des bateaux étrangers en dépit de l'intention de la Convention, mais en vertu du principe même d'égalité.

A l'égalité, condition indispensable de l'exercice équitable de la liberté, doivent s'ajouter d'autres garanties plus précises quant à la réglementation raisonnable du transit et quant aux charges économiques et financières qu'il doit supporter. C'est là le but d'un certain nombre d'articles de la Convention.

La Commission a parfaitement conscience que, malgré ses efforts longs et continus, après quatre discussions successives pour élaborer un texte aussi net qu'il a paru possible dans l'état actuel de l'opinion mondiale, un État pourra toujours, s'il le désire, trouver dans l'interprétation même du texte des moyens d'entraver, au moins passagèrement, la liberté du transit. Il ne peut en être autrement. Une convention sur la liberté du transit, quelle qu'elle soit, doit admettre des restrictions légitimes : les droits de la police générale, les soucis de la défense nationale, les nécessités de la protection de la santé publique ou de la surveillance douanière, etc., exigent des atteintes à cette liberté. Des dérogations temporaires doivent de même être prévues en faveur des régions dévastées pendant la guerre, sur lesquelles l'article 23 e) du Pacte lui-même attire une attention spéciale. Il est aussi certaines situations acquises qui ne peuvent être bouleversées d'un trait de plume. Sans doute importe-t-il que ces restrictions soient définies et limitées. Mais, en une matière aussi technique, il est apparu que tout texte qui tiendrait à énumérer limitativement des cas, ou serait amené à en oublier, ou serait amené au contraire à en étendre beaucoup trop d'avance le champ d'application. Comment, entre ces deux extrêmes, la liberté indispensable du transit et les restrictions nécessaires à cette liberté, garder la moyenne raisonnable et assurer toute la somme désirable de garanties? Dans la forme ordinaire de la plupart des anciennes conventions, peut-être la question eût-elle été insoluble; peut-être eût-il mieux valu renoncer à rédiger un texte qui eût fourni trop facilement, sans qu'il fût possible de l'éviter, les meilleures occasions d'application sans bonne foi et les échappatoires les plus tentantes.

L'organisation même de la Société des Nations permet d'assurer à des Conventions techniques, telles que la présente Convention sur la liberté du transit, de sûres garanties d'exécution. Les Puissances qui ratifieront la Convention accepteront par là, conformément à l'un de ses articles, de soumettre tous leurs différends à l'arbitrage obligatoire, c'est-à-dire, avant cet arbitrage même, aux tentatives de conciliation du Comité permanent des Communications et du Transit. C'est ainsi que dans chaque cas particulier, le Comité des Communications et du Transit, qui reçoit des Conventions, une part de son autorité et leur donne en retour toute leur valeur, appréciera, dans la confiance unanime et à la suite des explications amicales les plus détaillées, l'intention du texte, la bonne foi des parties. Sa jurisprudence constituera peu à peu le Code des communications et du transit. Les Conventions ne sont que la base et le

début de son action; c'est son action qui, au cours même de la pratique, en dégagera lentement et en renouvellera l'esprit.

Aussi a-t-il été possible d'utiliser dans la Convention les expressions indispensables mais très générales, *légitime, raisonnable, motif valable*, qui, sans le Comité permanent, ne pourraient être assurées de revêtir dans tous les cas un sens précis, mais qui, grâce à lui, signifieront clairement dans chaque cas particulier, la volonté même de la Convention au sens propre du mot, son intention et sa *raison*.

Enfin, avant de résumer les observations auxquelles peut donner lieu le détail des articles, la Commission tient à affirmer que si les principes qu'elle a adoptés unanimement lui ont paru les seuls capables d'assurer, conformément à l'engagement pris dans l'article 23 e) du Pacte, la liberté du transit, elle n'entend aucunement impliquer que dans un autre domaine, qui n'est pas le sien, tel que l'équitable traitement du commerce ou tout autre problème, des principes identiques doivent toujours servir de guide. Se maintenant entièrement dans les limites de sa compétence, elle s'est bornée à proposer un ensemble de stipulations qu'elle juge indispensables pour garantir au régime international des transports en transit la régularité d'un statut juridique et la stabilité d'un droit reconnu. Persuadée d'ailleurs de n'avoir aucunement innové sur la pratique constante avant la guerre des nations libérales, elle apporte aux Membres de la Société des Nations la première codification d'une coutume que la reconstitution actuelle du monde peut, selon la voie que choisiront les peuples, ébranler ou perpétuer.

EN-TÊTE. — L'en-tête de la Convention qui est présentée à l'adoption d'une Conférence générale, analogue par sa procédure de délibération à la Conférence générale du Travail, reproduit à peu près l'en-tête des Conventions adoptées par l'Organisation internationale du Travail. On a toutefois ajouté après les mots *à ratifier par les Membres de la Société des Nations*, les mots *ainsi que par toutes autres Puissances qui en auraient reçu communication officielle du Conseil de la Société des Nations*, parce que, conformément au Règlement de la Conférence générale, d'autres Puissances que les Membres de la Société des Nations pourront participer aux délibérations de la Conférence, et être appelées à ratifier la Convention faisant l'objet du présent Rapport, dans le cas où leur adhésion n'est pas déjà acquise.

L'expression *Hautes Parties Contractantes* a été maintenue uniquement pour la commodité de la rédaction, bien que la forme de l'adoption de cette Convention par la Conférence, de même que celle de l'adoption des Conventions du travail, ne cadre pas parfaitement avec cette expression.

PRÉAMBULE. — L'expression *autorité* s'applique à tous les cas (suzeraineté, protectorat, mandat, etc.) où l'État responsable de l'exécution de la Convention n'a pas la souveraineté sur le territoire transitaire. Il paraît impossible de fixer d'avance quels seront dans tous les cas les États signataires responsables de cette exécution; si des difficultés se présentent, elles devront être résolues dans chaque cas particulier. L'État responsable d'une mesure est celui qui, en fait, possède les moyens de la prendre ou de l'empêcher. Dans les cas où la souveraineté et l'autorité seraient réparties entre différents États, par exemple par suite de cessions à bail qui impliqueraient une pareille répartition, il appartiendrait à ces États de s'entendre en vue de l'application de la présente Convention.

ARTICLE 1. — La définition du transit donnée par cet article est destinée à préciser le sens du mot *transit*, notamment pour les États où ce mot a une signification plus large et risquerait de comprendre à tort tous transports internationaux, y compris les transports d'importation ou d'exportation, ou encore des transports qui ne seraient pas même internationaux, mais s'effectueraient, à l'intérieur d'un territoire, entre diverses fractions de ce territoire.

Cette définition vise par le mot *frontières*, sauf exceptions précises stipulées dans d'autres textes, telles que le cas des zones franches dans les ports, les frontières politiques; elle exclut pour les marchandises en transit toute possibilité de transformation de matière, d'emballage ou de déballage. Un navire faisant escale dans un port ou

sa cargaison mise en entrepôt dans un port sont considérés, en vertu du présent article, comme en transit.

Les produits de la pêche d'un bateau opérant en dehors des eaux territoriales et expédiés par l'intermédiaire d'un port de pêche ne sont pas considérés comme en transit à travers ce port, mais comme exportés de ce port, s'ils sont expédiés à un autre pays.

Dans l'énumération : *les personnes, etc.*, le mot *personnes* ne comprend pas les militaires en uniforme, les mots *navires, bateaux* ne comprennent pas, sauf stipulations spéciales dans un autre texte, les bâtiments de guerre, de police ou exerçant au nom d'un État souverain une autorité quelconque de puissance publique, le mot *marchandises* comprend entre autres les wagons neufs, ainsi que les locomotives à chaud ou à froid, dans les cas et les conditions où ces locomotives sont admises à être transportées comme marchandises en conformité des tarifs de chemins de fer.

Les mots *envois postaux* ont été maintenus par la Commission, bien que les Délégations britannique et italienne en eussent proposé la suppression. Ces Délégations craignaient une interférence entre la présente Convention et les Conventions postales. La Commission a estimé, d'une part, que le texte même de la Convention comparé au texte des Conventions postales ne créait aucune difficulté, d'autre part, que la présente Convention, étant une Convention générale concernant le transit par voies ferrées et par voies d'eau, devait inscrire et appliquer complètement dans ce domaine le principe de la liberté du transit pour toutes les catégories de transports, sans exclure par là aucunement les diverses modalités d'application que comportent, dans des conventions spéciales, telles que la Convention sur les chemins de fer ou les Conventions postales, telle ou telle catégorie de transports déterminés.

Les mots *autres moyens de transport* visent notamment les radeaux, les remorqueurs avec ou sans remorque et tous les moyens de transport sur voies ferrées ou sur voies d'eau que l'avenir pourra révéler.

ARTICLE 2. — L'article 2 doit être lu en liaison avec les autres articles de la Convention qui prévoient un certain nombre de restrictions à la liberté du transit : il doit notamment être examiné en regard de l'article 6 qui précise les États pouvant en invoquer le bénéfice.

Les mots *les voies les plus appropriées au transit international* ont déjà fait l'objet d'un commentaire détaillé; ils ne signifient aucunement qu'en vertu de cette Convention un État puisse demander à un autre État l'aménagement de voies nouvelles plus favorables au transit, ou la modification des voies existantes; d'autre part, on a entendu les voies les plus appropriées au moment où s'effectue le transport en transit, c'est-à-dire compte tenu de toutes considérations de trafic, d'encombrement, etc. Mais il est impliqué qu'un État n'a pas le droit d'interdire le passage par l'une quelconque des voies existantes, sinon à la suite d'empêchements justifiés et momentanés. En tout cas, ces termes ne peuvent aucunement limiter les facultés dont disposent actuellement, en matière d'acheminement des transports, les expéditeurs de marchandises et les administrations de chemins de fer, en vertu de conventions internationales spéciales.

Les mots *qualité du propriétaire* signifient le fait que le propriétaire est telle ou telle personnalité, ou un ressortissant de telle ou telle nationalité, ou encore le fait que le propriétaire est un individu ou une corporation.

A la fin du premier paragraphe du présent article, le texte précise la façon dont, à son sens, pourrait s'opérer et ne doit pas s'opérer entre Parties Contractantes la discrimination des personnes, navires, bateaux, marchandises, envois postaux, etc. Cette discrimination a été l'objet de longues discussions. Du moment que l'égalité entre toutes les nations, proposée par les Délégations helvétique et néerlandaise, n'était pas adoptée, il était indispensable de prévoir un critérium de discrimination. Il a paru que pour les personnes, ce critérium devrait être la nationalité, pour les navires et bateaux le pavillon, mais qu'en revanche, pour les marchandises, envois postaux, etc., encore qu'il soit possible de leur attribuer une nationalité, les inconvénients pratiques (obligation de certificats d'origine, etc.) seraient tels qu'ils dépasseraient les avantages mêmes de la Convention, et les seuls critères pratiquement possibles ont paru être les points de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination. Dans la terminologie des textes, étant donnée une marchandise produite dans un État X

venant d'un État A, traversant un État B, un État C, un État D et destinée à un État E, au point de vue de l'application dans l'état C, l'État X est l'État d'origine, l'État A est l'État de provenance, l'État B est l'État correspondant au point d'entrée, l'État D est l'État de sortie, l'État E est l'État de destination.

Le deuxième alinéa de cet article se borne à prendre acte de la liberté du transit par les eaux territoriales.

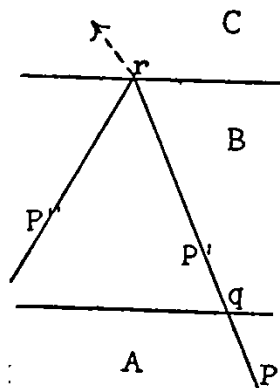
La Délégation helvétique avait proposé, à l'occasion du mot *pavillon*, d'insérer la reconnaissance du droit au pavillon maritime, dans certaines conditions, des États privés d'accès à la mer, droit que se sont reconnu entre elles dans le Traité de Saint-Germain les Puissances signataires de ce Traité. La Commission, tout en étant nettement favorable au fond de cette proposition, n'a pas jugé qu'une question de cette nature pouvait être traitée incidemment, à une place qui ne paraissait pas être la sienne.

ARTICLE 3. — L'article 3 s'oppose à l'article 4. Il vise les redevances qui ne correspondent pas à des services rendus aux personnes, marchandises, etc., en transit et qui, en principe, sont considérées comme illicites, tandis que l'article 4 traite des redevances correspondant à des services rendus et appelées de ce fait : *rémunérations*.

L'article 3 autorise des droits exclusivement destinés à couvrir certaines dépenses légitimes de surveillance et d'administration. Des précautions sont prises pour que le tarif de ces droits et taxes reste modique et ne gêne pas le transit. Les Délégations belge, britannique, hellénique, japonaise et néerlandaise avaient proposé de limiter au seul droit de statistique une disposition qu'elles considéraient comme une dérogation, et cela uniquement afin de ne pas troubler un grand nombre de régimes douaniers. Les Délégations française, italienne, polonaise, roumaine, serbe-croate-slovène, tchécoslovaque, etc., estimaient, au contraire, que de telles redevances pouvaient être considérées comme des rémunérations et que les administrations bénéficiaires de ces droits rendaient indirectement service au transit. La Commission a adopté une solution transactionnelle; elle a estimé que de tels droits ne pouvaient être assimilés à des rémunérations, parce qu'il n'y avait pas, à proprement parler, de service rendu aux personnes, marchandises, etc., en transit, mais que toutefois, avec les précautions nécessaires pour en limiter l'effet, ces droits et taxes pouvaient être maintenus.

La modicité même de ces droits et taxes a permis d'admettre à la fin de l'article une dérogation au principe de l'égalité, afin de faciliter, entre États voisins particulièrement, l'octroi d'avantages exceptionnels.

ARTICLE 4. — L'article 4, qui vise les rémunérations de services rendus au transit par des services publics d'États ou concédés, soit pour l'exécution des transports, soit pour la manutention des marchandises, etc., et par conséquent, concerne plus particulièrement les tarifs de chemins de fer, a été l'objet de longues discussions. Si l'accord était unanime pour que l'État transitaire traite, au point de vue de l'application des tarifs, et sous réserve de toutes différenciations de nature purement commerciale, les marchandises en provenance ou à destination des autres États sur un pied de parfaite égalité, faute de quoi l'État transitaire pourrait pratiquement, au moyen de tarifs en réalité prohibitifs, interdire le transit entre deux États dont le trafic doit passer



nécessairement sur son territoire, ou réserver le bénéfice de ce transit à tel ou tel État qu'il choisirait, en revanche la Commission s'est demandé si l'État transitaire doit être tenu de traiter les transports en transit en provenance ou à destination d'autres États sur un pied d'égalité, non seulement par rapport à ces différents États comparés les uns aux autres, mais par rapport aux tarifs et facilités qu'il réserverait à ses propres transports. En particulier, les transports en transit devront-ils bénéficier des tarifs de faveur qui pourraient être accordés spécialement à des transports à l'importation ou l'exportation par le même port ou par la même gare frontière?

Sur la figure ci-contre, où la lettre A désigne le pays de provenance, la lettre B le pays de transit, la lettre C le pays de destination (ou la mer si le pays B est un pays détenteur de ports) et les lettres *p*, *p'*, *q* des points impor-

tants de provenance de marchandises, centres d'industrie, etc., la lettre *q* le point d'entrée sur les territoires de B (frontière ou port), la question était de savoir si les transports *p — r* doivent bénéficier sur le parcours *q — r* (compte tenu des conditions d'exploitation technique ou de concurrence commerciale entre voies de transport) des tarifs établis par l'État B en faveur des transports *p' — r* ou *p" — r* (tarifs d'exportation). Un schéma inverse s'appliquerait au cas des tarifs d'importation.

Le texte suivant donnait les deux alternatives :

Les Hautes Parties Contractantes s'interdisent de faire des tarifs de transit un instrument de lutte économique internationale; en conséquence, elles s'engagent à appliquer au transit des personnes, marchandises, navires, bateaux, wagons et services postaux de toutes les Parties Contractantes, sur les voies exploitées par des services publics d'État ou concédés, quels que soient les points de départ ou de destination, des tarifs basés uniquement sur les conditions techniques de transport ou sur les considérations de la concurrence commerciale entre voies de transport. Ces tarifs seront, toutes conditions d'exploitation égales d'ailleurs, au moins les plus avantageux consentis pour des transports semblables sur les voies du pays à travers lequel s'effectue le transit (y compris) (non compris) ses propres transports. Nulle redevance, facilité ou restriction ne devra dépendre directement ou indirectement de la nationalité ou de la propriété du navire ou de tout autre moyen de communication qui aurait été ou devrait être employé pendant une partie quelconque du parcours total.

Les Délégations chinoise, italienne, polonaise, roumaine, serbe-croate-slovène et tchéco-slovaque soutenaient qu'un État doit avoir le droit, indépendamment de toutes considérations techniques ou de concurrence commerciale entre voies de transport, d'encourager sa propre industrie et son agriculture, tant pour l'exportation des produits que pour l'importation des matières premières, au moyen de tarifs de transport, et préféraient en conséquence le texte plus restreint.

Ces Délégations faisaient ressortir que, dans leur thèse, elles avaient uniquement en vue l'application logique de l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations qui vise un traitement équitable du commerce de tous les Membres de la Société, et un moyen légitime et souvent nécessaire de défense de la part des Nations à faibles ressources, soit économiques, soit industrielles, soit agricoles, afin de s'assurer la possibilité d'adopter, le cas échéant, des mesures pour donner une aide justifiée aux produits nationaux qui se trouveraient concurrencés par les produits similaires d'autres pays, si ces derniers prenaient une attitude préjudiciable à la production nationale. Elles rappelaient en outre le système du dumping que certaines nations ont pratiqué.

D'autre part, le principe de la concurrence étant admis par la Convention, elles ne voyaient dans leur proposition qu'une application correcte de ce principe.

Elles ajoutaient, d'ailleurs, qu'à leur avis, il n'était aucunement juste que, si un pays trouvait nécessaire de donner à tel ou tel produit national à transporter entre deux points donnés de son propre territoire, un tarif qui pouvait être même inférieur au prix de revient, ce pays fût obligé de consentir ledit tarif aux marchandises en transit.

Si ce pays trouvait bon de se soumettre à des sacrifices, parfois très graves, pour aider, par exemple, sa propre agriculture, il semblait excessif de demander qu'il se soumit aux mêmes sacrifices en faveur des produits agricoles étrangers qui traverseraient son propre territoire.

Partant, si au trafic de transit étaient acquis les tarifs valables pour les transports d'un point quelconque à tous les autres points d'un pays, cela devait être considéré comme largement suffisant pour établir les conditions d'égalité désirables. Les autres tarifs particuliers à quelques marchandises ou valables seulement entre points donnés, et justifiés par des situations exceptionnelles, ne devraient pas entrer en question.

Certainement, l'accord était complet pour interdire l'expresse institution de tarifs par lesquels on voudrait injustement endommager ou empêcher le trafic en transit; le sentiment des Délégations mentionnées était très net et très clair à ce sujet, mais l'utilisation des chemins de fer ne pouvait pas, selon elles, être laissée sans aucune prévoyance par les États vu qu'ils constituent un des éléments les plus importants de la vie économique de chaque pays.

Les Délégations britannique, néerlandaise et portugaise faisaient remarquer au contraire que si l'on accorde à un État transitaire le maintien d'un tel droit, un État dont les importations ou les exportations dépendent du transit à travers le territoire

d'un autre État, est mis pratiquement sous la dépendance économique de cet État, ce qui revient à la suppression de la liberté du transit.

Si l'on suppose que, pour parvenir à son débouché sur la mer, par exemple, le trafic d'un État doit traverser le territoire de trois ou quatre États, ce trafic devra supporter en quelque sorte le paiement d'une prime supplémentaire à la traversée de chacun de ces États, par le seul fait que chacun d'eux aura pu établir les tarifs d'importation ou d'exportation plus favorables que les tarifs de transit. Dans ces conditions, le principe même de la liberté du transit est atteint; un État se trouve désavantagé par le seul fait de sa situation géographique; sur les marchés du monde, la concurrence n'est plus égale; les voies de communication entre les peuples, au lieu de faciliter la coopération économique, restent une arme de rivalités, un enjeu de luttes et un prétexte à représailles.

La Délégation française précisait que si, sans aucun doute, chaque pays est libre d'adopter telle politique de protectionnisme ou de libre échange qui lui convient, cette politique doit être appliquée uniquement par le moyen de tarifs douaniers ou de primes directes, et non par le moyen des tarifs de transport, dont l'utilisation à cet effet, sans préjudice de toutes distinctions de nature purement commerciale entre tarifs d'importation, d'exportation ou de transit, ne pourrait qu'à la fois gêner l'exercice normal de l'industrie nationale des transports, porter atteinte indirectement aux régimes douaniers et troubler le jeu des traités de commerce.

La Délégation belge, tout en se ralliant au point de vue des Délégations britannique, française et néerlandaise, estimait que la question devait être réglée dans le Projet de Convention relatif aux chemins de fer.

Devant l'impossibilité d'un accord, la Commission a jugé préférable d'adopter un texte transactionnel. Elle a pensé qu'en matière de tarifs, il était peut-être inutile de choisir entre conceptions diverses, pour l'application ou non au transit, du traitement national, puisque à l'intérieur de chaque pays les différenciations de nature commerciale sont nombreuses et que les tarifs ne sont pas établis, en général, sur des bases simples. Elle a donc jugé qu'il valait mieux, au moins pour l'instant, s'en tenir au maintien des principes généraux qui, dans le texte même de la Convention, autorisent des différenciations commerciales et excluent les distinctions de nature politique, en laissant à la juridiction compétente le soin d'en donner l'interprétation *raisonnable*, c'est-à-dire conforme à l'esprit de la Convention, en d'autres termes, à la volonté unanime d'empêcher toute entrave injuste au transit.

ARTICLE 5. — En vertu de l'article 5, aucune des Parties Contractantes ne sera tenue d'assurer le transit d'émigrants dont l'entrée serait interdite dans le pays de destination. De tels émigrants ne seraient pas *réellement en transit*. Toute Partie Contractante pourra également prendre les précautions nécessaires pour réprimer la contrebande et pour empêcher que des émigrants en transit immigrerent dans son territoire; tous les procédés à cet effet, tels que cautionnement des compagnies d'émigrants, wagons spéciaux, etc., sont admis.

ARTICLE 6. — L'article 6 est le résultat d'une transaction entre deux tendances absolument opposées. Les Délégations helvétique et néerlandaise proposaient, ainsi qu'il a été dit plus haut, d'assurer l'égalité entre toutes les Nations, qu'elles soient ou non adhérentes à la Convention. Au contraire, la Délégation serbe-croate-slovène estimait que les États non adhérents à la Convention ne devraient en aucun cas pouvoir bénéficier de ses avantages. Toutes les autres Délégations partageaient en principe la manière de voir de la Délégation serbe-croate-slovène, estimant qu'il serait impossible d'escompter un grand nombre d'adhésions à la Convention, si les avantages étaient les mêmes pour les États qui adhéreraient et pour ceux qui n'adhéreraient pas. Mais cependant, en ce qui concerne le cas particulier du transit, il ne paraissait pas possible d'admettre qu'un État adhérent puisse être lésé indirectement, par le fait que serait refusé sur le territoire d'une autre Partie Contractante le transit des ressortissants ou du pavillon d'un État non adhérent, ou le transit ayant pour État de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination un État non adhérent. En effet, l'interruption d'un tel transit pourrait, dans bien des cas, léser gravement des États tiers adhérents à la Convention : par exemple, si un État A adhérent suspend ou gêne le

transit de marchandises en provenance d'un État B non adhérent et à destination d'un État C adhérent, cet État C peut avoir le plus grand besoin de ces marchandises et être atteint indirectement par la mesure prise par l'État A. Un cas analogue peut se produire à l'exportation de produits du pays C, à destination du pays B non adhérent. Pour ce motif, la Commission a admis que, sans limiter d'ailleurs aucunement tous droits existant antérieurement, la Convention n'imposerait en aucun cas à un État adhérent l'obligation d'accorder le libre transit aux ressortissants ou au pavillon d'un État non adhérent, ni aux marchandises, envois postaux, voitures, wagons et autres moyens de transport ayant pour État de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination un État non adhérent; mais que, toutefois, un État adhérent pourrait toujours demander à l'État transitaire d'accorder ce libre transit. La Délégation britannique estimait que cette seule demande devait suffire. Sur la proposition de la Délégation française, la Commission a estimé que, dans ce cas, l'État qui demande cette exception à la règle doit donner à l'État transitaire des motifs valables, c'est-à-dire justifier du préjudice grave que lui causerait l'arrêt du transit considéré. Malgré la proposition de la Délégation française, la Commission n'a pas jugé possible d'appliquer un principe analogue dans le cas en quelque sorte opposé, à savoir le droit pour un État adhérent de demander à un État transitaire l'interruption du transit des ressortissants ou du pavillon d'un État non adhérent, ou des marchandises, envois postaux, etc., ayant pour État de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination un État non adhérent, dans les cas où un tel transit lui serait, à lui, gravement préjudiciable.

Les marchandises étant visées quant à leur provenance, entrée, sortie ou destination, et les navires et bateaux quant à leur pavillon, la question se posait de savoir lequel de ces régimes serait appliqué à l'ensemble constitué par le navire et sa cargaison. Pour des motifs pratiques, et afin d'éviter la visite de la cargaison à bord du navire, visite qui serait particulièrement contraire en effet au libre transit, le texte admet que, pour l'application de cet article, le pavillon couvre la marchandise. Les mêmes motifs pratiques ne peuvent être invoqués en cas de transbordement.

ARTICLE 7. — La sûreté de l'État justifiant en cas d'événements graves des mesures de sauvegarde nationale comprend à la fois notamment les menaces extérieures et les menaces de troubles intérieurs, les cas de disette, les cas de grève intéressant les transports, étant entendu qu'il s'agit bien d'événements graves de nature exceptionnelle.

C'est en vertu de cet article, et seulement dans les conditions prévues à cet article, que les Parties Contractantes se réservent le droit d'interdire sur leur territoire le passage de toutes armes et munitions qui constituerait à leur égard un danger grave. La Commission, sur ce point d'ailleurs, n'a entendu aucunement empiéter sur la Convention du 10 septembre 1919 relative au Contrôle du commerce des armes et munitions.

ARTICLE 8. — Les droits et les devoirs des belligérants et des neutres pourront être définis à nouveau dans une future Convention sur la limitation des droits de la guerre, que la Commission n'a pas estimé opportun d'aborder dès à présent. Tel qu'il est rédigé actuellement, l'article 8 serait immédiatement adapté à ce nouveau texte.

ARTICLE 9. — Certaines Délégations estimaient cet article superflu, puisqu'en aucun cas la présente Convention, qui se borne à exécuter les dispositions d'un des articles du Pacte, ne peut modifier le Pacte lui-même. Il a paru toutefois nécessaire de spécifier clairement que, dans le cas où les droits et les obligations des Membres de la Société des Nations en tant que tels s'opposeraient, à un moment quelconque, à l'application de la Convention, ces droits et obligations prévaudraient. On peut citer l'exemple suivant : le cas où des sanctions d'ordre économique devraient être prises par les Membres de la Société des Nations contre un État. Dans ce cas, l'article signifie que cet État, bien que Partie Contractante, ne pourra pas bénéficier à ce moment des avantages de la Convention, si ces sanctions d'ordre économique comportent la suspension de la liberté du transit.

ARTICLE 10. — Le présent article abroge toutes obligations et tous accords existant entre Hautes Parties Contractantes, incompatibles avec les termes de la Convention. La ratification de la Convention n'entraîne pas cependant par là l'abrogation en quelque sorte automatique de ces obligations et accords, mais uniquement dans la mesure où ils sont incompatibles avec la présente Convention. Un État adhérent à la présente Convention aura la faculté, en ce qui concerne ses obligations et accords antérieurs, soit de les considérer comme abrogés par le seul fait de la présente Convention, soit d'en étendre le bénéfice à toutes les autres Parties Contractantes, dans le cas où l'incompatibilité proviendrait de ce que ces obligations et accords antérieurs admettent un traitement préférentiel.

Pour les conventions à conclure dans l'avenir, la question est plus simple : les Hautes Parties Contractantes s'engagent à ne pas conclure dans l'avenir de conventions incompatibles avec la présente Convention.

Toutefois, tant pour le passé que pour l'avenir, il a paru nécessaire de prévoir la possibilité de dérogations apparentes *lorsqu'un ensemble de considérations économiques, topographiques et techniques spéciales* le justifierait. L'ensemble de la Convention en gagne une certaine souplesse qui facilitera son application universelle. La Commission a estimé que lorsque deux États voisins, par exemple, se trouvent vis-à-vis l'un de l'autre dans des conditions telles que les avantages qu'ils peuvent être amenés à se consentir réciproquement sont, économiquement, topographiquement et techniquement, de nature à ne pas pouvoir être étendus à d'autres Parties Contractantes, de tels avantages doivent cependant être considérés comme respectant l'esprit de la Convention. S'il en était autrement, si de tels avantages ne pouvaient être consentis sans être étendus à tous, le seul résultat de la Convention serait d'en empêcher complètement l'octroi à quiconque et d'entraver ainsi les progrès du trafic international, au lieu de les faciliter. La Commission a eu en vue notamment, dans le passé, la Convention gréco-serbe relative au port de Salonique. On peut prévoir dans l'avenir des cas analogues, où soit un port, soit une voie de transit servant de débouché à ce port, ne pourraient, faute de place, de moyens techniques ou pour des raisons similaires, être affectés partiellement ou totalement qu'au transit en provenance ou à destination d'un seul État, dont ils sont séparés par une frontière, mais constituent néanmoins l'accès naturel à la mer.

Il est entendu que, dans le texte, l'expression *considérations économiques, topographiques et techniques spéciales* forme un ensemble indivisible dont toutes les conditions doivent se trouver réunies. La Commission avait d'abord pensé à soumettre l'examen de ces conditions, pour chaque cas qui se présenterait dans l'avenir, à l'examen préalable du Comité permanent des Communications et du Transit ou du Conseil de la Société des Nations. Il a paru préférable de ne pas obliger les États à une procédure qui, dans certains cas urgents ou d'un vif intérêt national, pourrait sembler délicate, et de se borner, en cas de différends seulement, à laisser se prononcer la juridiction normale prévue à l'article 15.

Outre ces apparentes dérogations qui, dans la pensée de la Commission, ne sont pas véritablement en opposition avec l'intention de la Convention, on a cru utile, dans le deuxième paragraphe du présent article, de prévoir, pour certaines obligations et conventions existantes, réellement incompatibles avec la Convention, la possibilité de les maintenir exceptionnellement en vigueur, et uniquement lorsque les conséquences de fait de ces conventions et obligations seront assez minimes pour ne pas troubler, dans son ensemble, l'œuvre de la Convention. La Délégation portugaise a déclaré se proposer d'attirer en particulier l'attention de la Conférence sur la Convention anglo-portugaise relative à l'Afrique Orientale du 3 juin 1891. De telles conventions devront être visées expressément dans le texte définitif de l'article 10, tel qu'il sera arrêté par la Conférence générale. A cette fin, les Puissances qui voudraient invoquer le bénéfice du deuxième alinéa du présent article sont invitées à présenter toutes les conventions antérieures de cette nature dont elles demandent le maintien et à en adresser le texte au Secrétaire général de la Société des Nations au moins un mois avant la réunion de la Conférence.

ARTICLE 11. — En ce qui concerne les conventions existantes, passées entre Parties Contractantes et Puissances non adhérentes, la présente Convention n'oblige

aucunement les Parties Contractantes à les dénoncer. En revanche, pour l'avenir, les Parties Contractantes s'engagent à ne conclure avec des Puissances non adhérentes aucun accord relatif au transit qui ne soit licite entre Parties Contractantes aux termes de l'article précédent.

ARTICLE 12. — La présente Convention fixe un droit minimum accordé au libre transit. En ce qui concerne les facilités plus grandes accordées dans le passé par d'autres conventions ou de toute autre manière, ou qui pourraient être accordées à l'avenir dans les mêmes conditions, et compatibles avec le même principe d'égalité tel qu'il est défini et appliqué dans la présente Convention, c'est-à-dire compte tenu en particulier des dispositions de la dernière phrase de l'article 3 et de la fin du premier paragraphe de l'article 10, tout se passe comme si la présente Convention n'existait pas. Elle n'abroge ni n'interdit les facilités plus grandes accordées par traités; elle ne supprime, ni d'ailleurs ne garantit juridiquement les facilités plus grandes accordées par usage.

ARTICLE 13. — Cet article permet à certaines Parties Contractantes d'invoquer dans certains cas la situation économique grave résultant des dévastations commises par des troupes ennemies sur leur territoire, par exemple en vue de suspendre ou de diminuer temporairement le transit, tel qu'il est garanti par la présente Convention, pour donner plus de facilités aux transports nécessaires à la reconstitution des régions dévastées. Il est d'ailleurs à remarquer que c'est seulement l'aspect économique des dévastations qui est visé par cet article. L'aspect technique et matériel des destructions ne nécessiterait aucunement une dérogation spéciale, puisque, comme il a été dit plus haut, la Convention ne doit pas être interprétée comme imposant en aucun cas l'aménagement de voies nouvelles ou la réfection d'ouvrages, mais uniquement l'utilisation des voies existantes, dans la mesure où elles peuvent être utilisées.

ARTICLE 14. — Cet article notamment vise le cas où des obligations réciproques entre Parties Contractantes, d'après la présente Convention, seraient unilatérales vis-à-vis de certaines Puissances signataires des Traités de Versailles, Saint-Germain, etc.

ARTICLE 15. — L'article 15 fixe les conditions dans lesquelles s'exercera, à l'occasion des différends nés de la présente Convention, l'arbitrage obligatoire. Dans les considérations qui précèdent le commentaire des articles, la Commission a précisé l'importance des stipulations qui y sont incluses, et a montré que l'institution d'un procédé technique de conciliation des différends, suivi d'arbitrage obligatoire, permettrait d'orienter toute la Convention dans un sens un peu différent de la plupart des conventions anciennes, de lui laisser plus de souplesse et de faire confiance, pour le détail de son exécution, aux organisations internationales chargées d'en suivre la mise en jeu et d'en développer l'esprit. Les détails de la procédure se bornent à l'adaptation à la Convention sur la Liberté du Transit des principes posés dans le texte sur l'Organisation permanente, ainsi que dans la Résolution même adoptée par le Conseil de la Société des Nations le 19 mai, en vue du règlement de différends analogues nés de l'interprétation ou de l'application des Traités de paix. La procédure considérée comme normale est d'abord l'essai de conciliation devant le Comité permanent des Communications et du Transit, qui, dans la plupart des cas, suffira à résoudre le différend; sinon, la décision de la Cour permanente de Justice internationale, à laquelle toute Partie pourra faire appel, dans les délais que la procédure de cette Cour fixera. Toutefois, le dernier paragraphe de l'article permet aux Parties de choisir tout autre procédé de règlement des différends. Le Secrétaire général de la Commission avait proposé de laisser, dans tous les cas, à la Cour permanente de Justice internationale la solution dernière des différends, estimant qu'il était de l'intérêt de tous que puisse s'établir, grâce à la Cour et le plus tôt possible, une jurisprudence commune des questions de transit. Désireuse de laisser aux États plus de liberté, et dans l'ignorance où elle se trouvait des conditions précises d'organisation de la Cour permanente de Justice internationale, la Commission a préféré adopter, au moins actuellement, ce dernier alinéa.

Des dommages graves et difficilement réparables pouvant être causés en peu de temps par l'inexécution des obligations de la présente Convention, il a paru nécessaire de prévoir dans le deuxième alinéa de cet article une procédure d'urgence, aboutissant à une sorte de jugement interlocutoire, ne touchant pas le fond du litige, mais permettant en fait le rétablissement du libre transit.

ARTICLE 16. — Cet article est destiné à éviter que les dommages résultant de l'inexécution de la Convention par l'une des Parties contractantes ne se répercutent sur un grand nombre d'États tiers, à la suite des mesures de représailles que toute autre Partie contractante lésée se croirait en droit d'exercer. La Cour Permanente de Justice seule a paru qualifiée pour fixer quelles mesures pouvaient être prises.

ARTICLE 17. — Les articles 17 et suivants reproduisent, sauf quelques modifications verbales, dont quelques-unes ont déjà été expliquées à l'occasion de l'en-tête, les dispositions des Projets de Conventions sur le Travail, issus des délibérations d'une Conférence analogue par sa procédure à la Conférence prévue des Communications et du Transit.

A l'article 17, le mot *notifier* a été substitué au mot *communiqué* pour permettre aux États éloignés du siège de la Société des Nations une notification télégraphique, qui devra, d'ailleurs, être suivie d'un dépôt de ratification.

Les mots *Projets de Convention* s'appliquent au texte tel qu'il est adopté par la Conférence générale, et avant qu'il ait été procédé à ratification. A partir de la ratification, le *Projet de Convention* devient *Convention* au regard des Membres ou Puissances ayant ratifié. C'est pour ce motif que l'expression *Projet de Convention* a été adoptée en ce qui concerne la communication aux Membres par le Secrétaire général ; au contraire, dans le deuxième paragraphe, il est dit *les ratifications officielles de la présente Convention*.

ARTICLE 19. — Les mots *ou dont l'adhésion serait déjà acquise* se réfèrent notamment aux articles 338 et 379 du Traité de Versailles, ainsi qu'aux articles analogues des autres Traités de paix.

ARTICLE 20. — La date prévue du 1^{er} juillet 1922 est bien entendu provisoire et pourra, selon l'état des discussions, être modifiée par la Conférence générale. De toute manière, il a paru nécessaire de fixer une date précise à partir de laquelle les Membres de la Société des Nations ou les Puissances ayant reçu communication de la Convention seront considérés comme ne l'ayant pas ratifiée. Dans certains cas particuliers, la Conférence pourra examiner, comme l'a fait pour diverses conventions la Conférence du Travail de Washington, si les délais d'application spéciaux à tel ou tel pays ne peuvent pas être admis, pour des raisons parfaitement déterminées.

ARTICLE 21. — L'article 21 permet, sous certaines conditions, la dénonciation de la Convention. La Commission est unanime à souhaiter qu'un jour vienne où des dispositions telles que les stipulations de la Convention sur la Liberté du Transit seront considérées comme de véritables annexes au Pacte de la Société des Nations et obligatoires pour tous les Membres de la Société, en tant que tels. Pour l'instant, s'il est hors de doute que les Membres de la Société des Nations ne pourront se refuser à prendre les dispositions nécessaires pour assurer et garantir la liberté des communications et du transit sans refuser par là d'appliquer l'article 23 (e) du Pacte, la tradition de conventions telles que la Convention sur la Liberté du Transit n'est pas suffisamment établie pour que les Membres de la Société puissent se trouver dans l'obligation de se lier définitivement, ou, pour se délier, de sortir de la Société des Nations. La faculté de dénonciation prévue à l'article 21 marque nettement que, bien que liée par son esprit au Pacte, la Convention en est juridiquement indépendante et que les États qui s'y associeront se borneront à concourir librement à l'œuvre de coopération internationale.

SECTION V

PROJET DE CONVENTION SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT

(Texte élaboré à Barcelone par la Commission Plénière du Transit et renvoyé au Comité de Rédaction.)

La Conférence générale des Communications et du Transit de la Société des Nations, convoquée à _____ par _____
Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la liberté du transit, question formant le _____ point de l'ordre du jour de la Conférence tenue à _____ et _____
Après avoir décidé que ces propositions seraient rédigées sous forme d'un projet de Convention internationale,

Adopte le projet de Convention ci-après à ratifier par les Membres de la Société des Nations, ainsi que par toutes autres Puissances qui en auraient reçu communication officielle du Conseil de la Société des Nations, ceux desdits Membres et desdites Puissances qui ratifieront le présent projet étant désignés ci-après comme États contractants.

PRÉAMBULE

(Le préambule a été renvoyé au Comité de Rédaction avec les amendements des Délégations autrichienne, britannique et chilienne.)

Principes de la Convention.

Les États contractants, désireux de mettre en application, conformément à l'engagement pris dans l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations, le principe de la liberté du transit, sans préjudice de leurs droits de souveraineté ou d'autorité sur les voies affectées au transit, conviennent d'arrêter, dès à présent, les dispositions suivantes qui garantissent et maintiennent la liberté du transit par voie ferrée et par voie d'eau.

ARTICLE 1

Détail du Transit.

Seront considérés comme en transit à travers les territoires placés sous la souveraineté ou l'autorité de l'une quelconque des États contractants, les personnes, bagages, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens 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 moyen de transport, n'est que la fraction d'un trajet total commencé et devant être terminé en dehors des frontières dudit État contractant sur le territoire duquel le transit s'effectue.

ARTICLE 2

Réglementation et exécution des transports en transit.

Sous réserve des autres stipulations de la présente Convention, les mesures de réglementation et d'exécution des transports en transit prises par les Puissances à travers les territoires desquelles le transit s'effectue, faciliteront le libre transit par voie ferrée

et par voie d'eau à travers les territoires placés sous la souveraineté ou sous l'autorité desdites Puissances et sur les voies en service appropriées au transit international des personnes, bagages, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport, sans aucune distinction tirée soit de la nationalité des personnes, soit du pavillon des navires et bateaux, soit du point d'origine, de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination, ou de la qualité des propriétaires, des marchandises, voitures, wagons ou autres moyens de transport en transit.

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

ARTICLE 3

Droits et charges.

Les personnes, bagages, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens de transport en transit ne seront soumis à aucun droit ou taxe spéciaux en raison de leur transit, y compris l'entrée et la sortie. Toutefois, pourront être perçus sur ces transports en transit des droits et 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 et taxes seront appliqués dans les conditions d'égalité définies à l'article précédent.

Ces droits et taxes pourront être réduits ou même supprimés sur certaines routes en raison de la différence du coût de surveillance, mais, à tous autres égards, ils seront appliqués dans les conditions d'égalité définies à l'article précédent.

ARTICLE 4

Frais perçus.

Les États contractants s'engagent à appliquer au transit des personnes, bagages, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons, ou autres moyens de transport, sur les voies exploitées ou administrées par des services d'État ou concédés, des tarifs équitables, quels que soient les points de départ ou de destination, tant par leur taux que par les conditions de leur application et compte tenu des conditions du 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 moyen de transport qui aurait été ou devrait être employé pendant une partie quelconque du parcours total.

ARTICLE 5

Restrictions.

Aucun des États contractants ne sera tenu, par la présente Convention, d'assurer le transit des voyageurs dont l'entrée sur ses territoires est 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 des précautions raisonnables pour s'assurer que les personnes, bagages, marchandises et notamment les marchandises soumises à un monopole, les navires, bateaux, voitures, wagons ou autres moyens 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 la présente Convention 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 de toute convention générale qui pourrait être conclue ultérieurement, et particulièrement les conventions 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 les conventions générales qui auraient pour objet de prévenir toute infraction aux droits de propriété industrielle, littéraire ou artistique et celles ayant 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.

(La question de savoir si et dans quelles conditions de tels services peuvent être établis reste en dehors de la présente Convention.)

ARTICLE 6

Relations entre les Puissances contractantes et non contractantes.

La présente Convention n'impose à aucun des États contractants une obligation nouvelle, du fait de ladite Convention, d'accorder le libre transit aux ressortissants ou au pavillon d'un État non adhérent à la présente Convention, ni aux marchandises, voitures, wagons ou autres moyens de transport ayant pour État de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination un État non adhérent à la présente Convention, sauf les cas où des motifs valables seraient invoqués en faveur d'un tel transit, par l'un quelconque des États contractants intéressés; et étant 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

Domaine d'application de la Convention.

Il pourra être exceptionnellement dérogé aux dispositions des articles précédents en vertu de 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 le principe de la liberté du transit doit être observé dans toute la mesure du possible.

ARTICLE 8

Application de la Convention en temps de guerre.

La présente Convention ne règle pas les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre. Sous cette réserve, la présente Convention subsistera en temps de guerre dans la mesure compatible avec ces droits et ces devoirs.

ARTICLE 9

Relations entre les présentes obligations et les autres obligations des Membres de la Société des Nations.

La présente Convention n'impose à aucun des États contractants une obligation qui irait à l'encontre de ses droits et obligations en tant que Membre de la Société des Nations.

ARTICLE 10

(remplaçant les articles 10 et 11.)

Relations entre la présente Convention et les accords spéciaux antérieurs et ultérieurs relatifs au transit.

Les conventions, accords ou traités conclus par les États contractants en matière de transit, avant la date du 1921, ne sont pas abrogés par suite de la présente Convention, sous réserve de l'article 3 du Pacte.

En raison de ce maintien les États contractants s'engagent, soit à l'expiration de ces accords, soit dès que les circonstances le permettront, à apporter à ceux de ces accords ainsi maintenus qui contreviendraient aux dispositions de la présente Convention, 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 États contractants s'engagent en outre à ne pas conclure à l'avenir des conventions, traités ou accords qui seraient contraires aux dispositions de la présente Convention et qui ne seraient pas justifiés par des raisons géographiques, économiques ou techniques, motivant des dérogations exceptionnelles.

Les États contractants pourront, par ailleurs, conclure des ententes régionales relatives au transit, en conformité avec les principes de la présente Convention.

ARTICLE 11

Facilités plus grandes.

La présente Convention ne doit pas être entendue comme impliquant aucunement le retrait des facilités plus grandes accordées au libre transit sur le territoire placé sous la souveraineté ou sous l'autorité de l'un quelconque des États contractants, dans des conditions compatibles avec les principes de la présente Convention, non plus que l'interdiction d'en accorder dans l'avenir de semblables.

ARTICLE 12

Dérogation temporaire en faveur des pays dévastés.

Conformément à l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations, tout État contractant qui pourra invoquer valablement contre l'application de l'une quelconque des dispositions de la présente Convention, sur tout ou partie de son territoire, une situation économique grave résultant de dévastations commises par des troupes ennemies sur son sol pendant la guerre de 1914-1918, sera considéré comme dispensé temporairement des obligations résultant de l'application desdites dispositions à tout ou partie de son territoire.

ARTICLE 13

Relations entre la présente Convention et les Traités de Paix.

En ce qui concerne les États contractants qui sont signataires des Traités de Paix conclus avec l'Allemagne, le 28 juin 1919, avec l'Autriche le 10 septembre 1919, avec la Bulgarie le 27 novembre 1919, avec la Hongrie le 4 juin 1920, la présente Convention ne porte en rien atteinte à leurs droits et obligations tels qu'ils résultent desdits Traités.

ARTICLE 14

La présente Convention sera considérée comme la Convention générale, concernant le régime international du transit, visée à l'article 279 du Traité de Paix avec l'Allema-

gne, du 28 juin 1919; à l'article 331 du Traité de Paix avec l'Autriche, du 10 septembre 1919; à l'article 246 du Traité de Paix avec la Bulgarie, du 27 novembre 1919; à l'article 314 du Traité de Paix avec la Hongrie, du 4 juin 1920; à l'article 17 du Traité conclu entre les Principales Puissances Alliées et Associées et la Pologne, le 28 juin 1919; à l'article 19 du Traité conclu entre les Principales Puissances Alliées et Associées et la Tchécoslovaquie, le 10 septembre 1919; à l'article 15 du Traité conclu entre les Principales Puissances Alliées et Associées et l'État serbe-croate-slovène, du 10 septembre 1919; à l'article 15 du Traité conclu entre les Principales Puissances Alliées et Associées et la Roumanie, le 9 septembre 1919.

ARTICLE 15

Règlement des différends.

A défaut d'entente directe entre les Parties, tous différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention 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 par une requête du Gouvernement qui entend porter le différend devant la Cour.

Toutefois, afin de régler autant que possible ces différends à l'amiable, les États 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'organisme 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 libre transit les facilités dont il jouissait avant l'acte ou le fait ayant donné lieu au différend.

ARTICLE 16

Ratification.

Le Secrétaire général de la Société des Nations communiquera une copie certifiée conforme du présent projet de Convention à chacun des Membres de la Société des Nations, ainsi qu'à chacune des Puissances auxquelles le Conseil de la Société des Nations déciderait de donner communication officielle du présent projet de Convention.

Les ratifications de la présente Convention seront notifiées au Secrétaire général de la Société des Nations et par lui enregistrées.

ARTICLE 17

Notification.

Aussitôt que les ratifications de trois des Membres ou des Puissances visées à l'article précédent auront été enregistrées au Secrétariat, le Secrétaire général notifiera ce fait à tous les Membres ou Puissances visés à l'article précédent.

ARTICLE 18

Mise en vigueur de la Convention.

La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour après la date où cette notification aura été effectuée par le Secrétaire général de la Société des Nations. Elle ne liera que les Membres ou les Puissances qui auront fait enregistrer leur ratification au Secrétariat, ou dont l'adhésion serait déjà acquise. Par la suite, la présente Convention entrera en vigueur au regard de tout autre Membre ou de toute autre Puissance, le trentième jour après la date où la ratification de ce Membre ou de cette Puissance aura été enregistrée au Secrétariat.

ARTICLE 19

Délai d'application de la Convention.

Tout Membre qui ratifie la présente Convention s'engage à appliquer ses dispositions au plus tard le 1^{er} juillet 1922 et à prendre telles mesures qui seront nécessaires pour rendre effectives ces dispositions.

Toute Puissance qui ratifie la présente Convention après en avoir reçu communication du Conseil de la Société des Nations s'engage à appliquer ses dispositions au plus tard dix-huit mois après la date de ladite communication, et à prendre telles mesures qui seront nécessaires pour rendre effectives ces dispositions.

ARTICLE 20

Dénonciation.

Tout Membre ou toute Puissance ayant ratifié la présente Convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de cinq années après la date de la mise en vigueur de la Convention, par un acte communiqué au Secrétaire général de la Société des Nations et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée au Secrétariat.

ARTICLE 21

Revision.

Le Comité permanent des Communications et du Transit devra au moins une fois par dix années, présenter à la Conférence générale des Communications et du Transit un rapport sur l'application de la présente Convention, et décidera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de la révision ou de la ratification de ladite Convention.

ARTICLE 22

Texte officiel.

Les textes français et anglais de la présente Convention feront foi l'un et l'autre.

SECTION VI

CONVENTION SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT ET RÈGLEMENT ANNEXE

*(Texte rédigé par le Comité de Rédaction, d'après le texte élaboré en Commission Plénière,
et soumis à la Conférence.)*

CONVENTION SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT

Les
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 23 e) 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, et qu'il est désirable que ces derniers s'entr'aident au besoin pour faciliter autant que possible la mise en pratique de ce principe,

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 règlement applicable au transit par voie ferrée et par voie d'eau qui y a été adopté,

Voulant conclure une convention à cet effet, ont nommé pour leurs plénipotentiaires :

.
.

Lesquels, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont convenu ce qui suit :

ARTICLE 1

Les Hautes Parties Contractantes déclarent accepter le Règlement ci-annexé, relatif à la liberté du transit, adopté par la Conférence de Barcelone, le....

En conséquence, elles déclarent accepter les obligations qui résultent dudit Règlement, 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.

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} octobre 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, 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} octobre 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 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 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, indiquant quelles Parties ont signé ou ratifié la présente Convention, y ont adhéré ou l'ont dénoncée. Ce recueil sera ouvert en tout temps à la disposition des Membres de la Société et des copies en seront publiées de temps à autre, suivant les indications du Conseil.

ARTICLE 8

Sous réserve des dispositions de l'article 379 du Traité de Versailles et des dispositions analogues des autres Traités de paix, la présente Convention 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. 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 notifiée au Secrétaire général et ne sera opérante qu'en ce qui concerne la Puissance qui l'aura notifiée.

En foi de quoi.....

Fait à....., le....., jour..... en un seul exemplaire qui restera déposé dans les archives de la Société des Nations.

RÈGLEMENT SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT

ARTICLE 1

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 Règlement sous le nom de *transports en transit*.

ARTICLE 2

Sous réserve des autres stipulations du présent Règlement, les mesures de réglementation et d'exécution prises par les États, 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 ou 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 du 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 Règlement, d'assurer le transit des voyageurs dont l'entrée sur ses territoires est 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 Règlement 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 Règlement 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 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 le principe de la liberté du transit doit être observé dans toute la mesure possible.

ARTICLE 8

Le présent Règlement 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 Règlement 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.... 1921, ne sont pas abrogés par suite de la mise en vigueur du présent Règlement (sous réserve, toutefois, de l'article 19 du Pacte).

En raison de ce maintien, les États 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 Règlement, 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 États Contractants s'engagent en outre à ne pas conclure à l'avenir de traités, conventions ou accords qui seraient contraires aux dispositions du présent Règlement et qui ne seraient pas justifiés par des raisons géographiques, économiques ou techniques, motivant des dérogations exceptionnelles.

Les États Contractants pourront, par ailleurs, conclure des ententes régionales relatives au transit, en conformité avec les principes du présent Règlement.

ARTICLE 11

Le présent Règlement 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 États Contractants. Il ne comporte pas davantage l'interdiction d'en accorder à l'avenir de semblables.

ARTICLE 12

Conformément à l'article 23 e) du Pacte, tout État Contractant qui pourra invoquer valablement contre l'application de l'une quelconque des dispositions du présent Règlement, 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 ladite disposition à tout ou partie de son territoire.

ARTICLE 13

A défaut d'entente directe entre les États, tous différends relatifs à l'interprétation ou à l'application du présent Règlement, 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 États 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 notamment à rendre au libre transit les facilités dont il jouissait avant l'acte ou le fait ayant donné lieu au différend.

SECTION VII

CONVENTION ET STATUT SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT

(Texte adopté par la Conférence.)

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'Esthonie, la Finlande, la France, la Grèce, le Guatémala, 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 23 e) 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 :

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 des 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 :

Le Président de la République chinoise :

Le Président de la République de Colombie :

Le Président de la République de Costa-Rica :

M. Manuel DE PERALTA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de la République de Costa-Rica en Espagne;

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 du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes :

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH, G. C. B., Conseiller économique du Gouvernement,

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 d'Espagne :

Senor Don Emilio ORTUNO Y BERTE, Membre de la Chambre des Députés, ancien Ministre des Travaux publics;

Le Président de la République esthonienne :

Le Président de la République de Finlande :

Le Président de la République française :

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 :

Son Excellence M. Camillo PEANO, Ministre des Travaux publics du Royaume d'Italie, Député au Parlement;

M. Paolo BIGNAMI, Ingénieur, Député au Parlement, ancien Sous-Secrétaire d'État;

Sa Majesté l'Empereur du Japon :

Le Président de la République de Lettonie :

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

Le Président de la République lithuanienne :

Son Altesse Royale la Grande-Duchesse de Luxembourg :

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

Sa Majesté le Roi de Norvège

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 Dr C. LELY, ancien Ministre du Waterstaat, du Commerce et de l'Indus-
trie, Membre de la Seconde Chambre des États généraux;
M. le Jonkheer Dr W. J. M. van EYSINGA, Professeur à l'Université de Leyde;
M. A. G. KROLLER, Membre du Conseil économique du Ministère des Affaires
étrangères;

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 WIELOWIEYSKI;

Le Président de la République portugaise :

Sa Majesté le Roi de Roumanie :

Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates et Slovènes :

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

Sa Majesté le Roi de Suède :

Le Président de la Confédération Suisse :

Le Président de la République tchéco-slovaque :

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 1

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 Conven-
tion. 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 revision 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.

(Suivent les signatures des Délégués.)

Le Délégué britannique a signé 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).

STATUT SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT

ARTICLE 1

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

(1) Le texte de la déclaration est le suivant :

« Au moment de signer cette convention comme représentant de l'Empire britannique, je déclare que ma signature ne lie pas les Dominions britanniques du Canada, de l'Australie et de l'Afrique du Sud qui sont individuellement Membres de la Société des Nations et n'ont pas envoyé de représentants à cette Conférence. Le droit pour chacun de ces trois Dominions, de signer la Convention ou d'y adhérer à une date ultérieure, est réservé, et il est entendu qu'à défaut de leur signature ou adhésion, ils n'auront pas droit au bénéfice de la Convention.

« Je me réserve également le droit de déclarer, au moment de la ratification, si oui ou non la ratification comprend le Dominion de Terre-Neuve. S'il n'est pas compris dans la ratification, le Dominion de Terre-Neuve n'aura pas droit au bénéfice de la Convention. »

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 du 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 le 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 États 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 États 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 États 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 sou-

veraineté ou sous l'autorité de l'un quelconque des États contractants. Il ne comporte pas davantage l'interdiction d'en accorder à l'avenir de semblables.

ARTICLE 12

Conformément à l'article 23 e) du Pacte de la Société des Nations, tout État 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 ladite 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 États, 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 États 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 notamment à rendre au libre transit les facilités dont il jouissait avant l'acte ou le fait ayant donné lieu au différend.

ARTICLE 14

Étant donné qu'il existe à l'intérieur ou sur les frontières mêmes des territoires de certains États contractants, des zones ou enclaves d'une étendue et d'une population très faible par rapport à celle desdits territoires, et qui forment des parties détachées de ceux-ci, ou des établissements appartenant à d'autres États 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 États 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 État souverain, que ces territoires, pris individuellement, soient ou non Membres de la Société des Nations.

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE

	Pages
VII^e séance de la Conférence.	
Exposé général sur la question de transit.	3
Discussion générale	5
VIII^e séance de la Conférence.	
Suite de la discussion générale.	11

DEUXIÈME PARTIE

I^{re} séance de la Commission plénière.	
Allocution du Président.	29
Discussion de l'article 1.	30
Désignation du rapporteur sur la question de la liberté du transit.	40
II^e séance de la Commission plénière.	
Suite de la discussion de l'article 1.	41
Rapport de la Sous-Commission des eaux territoriales.	49
Nomination d'un rapporteur adjoint sur la question du transit.	51
III^e séance de la Commission plénière.	
Discussion du préambule.	52
Discussion de l'article 2.	56
Discussion de l'article 3.	60
Discussion de l'article 4.	63
IV^e séance de la Commission plénière.	
Rapport de la Sous-Commission de l'article 3 et suite de la discussion de l'article.	70
V^e séance de la Commission plénière.	
Discussion de l'article 5.	76
Discussion de l'article 6.	83
VI^e séance de la Commission plénière.	
Discussion de l'article 7.	86
Renvoi de la discussion sur les articles 8 et 9.	91
Discussion du préambule et de l'article 10.	91
Renvoi des articles 10, 11 et 12 à une Sous-Commission.	104
VII^e séance de la Commission plénière.	
Discussion de l'article 8.	105
Adoption de l'article 9.	113
Rapport de la Sous-Commission de l'article 4.	113
VIII^e séance de la Commission plénière.	
Rapport de la Sous-Commission de l'article 5.	120
Rapport de la Sous-Commission du remorquage.	126
Discussion de l'article 13.	128

	Pages
IX^e séance de la Commission plénière.	
Rapport de la Sous-Commission des articles 10, 11 et 12.	133
Question du remorquage et discussion sur la proposition roumaine relative à la priorité à donner aux transports intérieurs.	143
X^e séance de la Commission plénière.	
Rapport de la Sous-Commission de l'article 8.	148
Discussion de l'article 13.	153
XI^e séance de la Commission plénière.	
Suite de la discussion de l'article 13.	164
Discussion de l'article 14.	170
Rapport de la Sous-Commission de l'article 15.	172
XII^e séance de la Commission plénière.	
Discussion de l'article 16	177
Renvoi à une Sous-Commission de la proposition brésilienne relative à l'article 2.	183
Présidence de M. Gabriel Hanotaux, Président.	184
XIII^e séance de la Commission plénière.	
Rapport de la Sous-Commission chargée d'étudier des cas spéciaux relatifs à l'application de la Convention aux colonies.	186
Rapport de la Sous-Commission chargée d'examiner la proposition brésilienne.	191
Explications du délégué chinois relativement à l'article 10 de la Convention du transit.	193
Proposition du délégué de Suisse, relative à la dénonciation.	196

TROISIÈME PARTIE

XIX^e séance de la Conférence.	
Rapport de la Commission plénière du transit.	201
Annexe. — Rapport additionnel sur la Convention du transit.	207
Discussion de l'article 1.	215
XX^e séance de la Conférence.	
Discussion du Règlement.	219
XXI^e séance de la Conférence.	
Discussion de la Convention.	236
XXII^e séance de la Conférence.	
Discussion des articles 13, 14 et 15 du Règlement.	246
Discussion du préambule et des articles 2 à 9 de la Convention.	250
Déclaration relative au principe de réciprocité dans l'exécution des Conventions et à l'équitable traitement du commerce.	255
XXIV^e séance de la Conférence.	
Discussion sur la forme à donner au texte sur la liberté du transit	256
Adoption par appel nominal, de l'ensemble de la Convention et du statut de la liberté du transit.	261

QUATRIÈME PARTIE

Section I. — Projet de convention relatif à la liberté du transit (texte rédigé d'après les indications des délibérations de la Commission du régime international des ports, voies d'eau et voies ferrées de la Conférence de la Paix et présenté par le secrétaire, à titre d'information).	265
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------

	Pages
Section II. — Projet relatif à la liberté du transit (présenté par le Secrétaire général en vue de la discussion en seconde lecture. 30 décembre 1919).	267
Section III. — Projet relatif à la liberté du transit (présenté par le Secrétaire général en vue de la discussion en troisième lecture. 5 mars 1920).	272
Section IV. — Projet de convention sur la liberté du transit (texte élaboré par la Commission d'étude et soumis à la Conférence).	276
Section V. — Projet de convention sur la liberté du transit (texte élaboré par la Commission plénière du transit et renvoyé au Comité de rédaction).	293
Section VI. — Convention sur la liberté du transit et règlement annexe (texte rédigé par le Comité de rédaction, d'après le texte élaboré en Commission plénière, et soumis à la Conférence).	299
Section VII. — Convention et statut sur la liberté du transit (texte adopté par la Conférence).	304

LISTE DES DÉPOSITAIRES

DES
PUBLICATIONS
DE LA
SOCIÉTÉ DES NATIONS

AUSTRALIE

Australasian Publishing Co. Ltd., 218-222,
Clarence Street, SYDNEY.

BELGIQUE

Librairie de la Lecture Universelle, 86, rue
de la Montagne, BRUXELLES.

DANEMARK

V. Pios - Boghandel, 13, Nôrregad, COPEN-
HAGUE.

ESPAGNE

Editorial « Saturnino Calleja », S. A., Calle
de Valencia, 28, MADRID.

ÉTATS-UNIS

World Peace Foundation, 40, Mt. Vernon
Street, BOSTON, MASS.

FRANCE

Éditions G. Crès & C^{ie}, 21, rue Hautefeuille,
PARIS.

GRANDE-BRETAGNE, DOMINIONS ET COLONIES

Constable & Co. Ltd, 10 et 12, Orange
Street, LONDRES, W. C. 2.

INDES ANGLAISES

Oxford University Press, BOMBAY, MADRAS
et CALCUTTA.

ITALIE

Libreria Bocca, Via Marco Minghetti, 26-29,
ROME.

PAYS-BAS

Martinus Nijhoff-Boekhandelaar-Uitgever
Lange Voorhout, 9, LA HAYE.

SUÈDE

C. E. Fritze-Kungl. Hofbokhandel, Freds-
gatan, 2, STOCKHOLM.

SUISSE

Éditions Fred. Boissonnas, 4, Quai de la
Poste, GENÈVE.

AUTHORISED AGENTS

FOR THE
PUBLICATIONS
OF THE
LEAGUE OF NATIONS

AUSTRALIA

Australasian Publishing Co. Ltd., 218-222,
Clarence Street, SYDNEY.

BELGIUM

Librairie de la Lecture Universelle, 86, rue
de la Montagne, BRUSSELS.

DENMARK

V. Pios-Boghandel, 13, Nôrregad, COPEN-
HAGEN.

FRANCE

Éditions G. Crès & C^{ie}, 21, rue Hautefeuille,
PARIS.

GREAT BRITAIN, DOMINIONS AND COLONIES

Constable & Co. Ltd., 10 and 12, Orange
Street, LONDON, W. C. 2.

INDIA

Oxford University Press, BOMBAY, MADRAS
and CALCUTTA.

ITALY

Libreria Bocca, Via Marco Minghetti, 26-29,
ROME.

NETHERLANDS

Martinus Nijhoff-Boekhandelaar-Uitgever
Lange Voorhout, 9, THE HAGUE.

SPAIN

Editorial "Saturnino Calleja" S. A., Calle
de Valencia, 28, MADRID.

SWEDEN AND NORWAY

C. E. Fritze - Kungl. Hofbokhandel, Freds-
gatan, 2, STOCKHOLM.

SWITZERLAND

Éditions Fred. Boissonnas, 4, Quai de la
Poste, GENEVA.

UNITED STATES

World Peace Foundation, 40, Mt. Vernon
Street, BOSTON, MASS.

Pour les autres pays, s'adresser :

**Service des Publications de la Société
des Nations**

Hôtel National - GENÈVE (Suisse).

For other countries, please address:

**Publication Department of the League
of Nations**

Hôtel National - GENEVA - Switzerland.

SOCIÉTÉ DES NATIONS
COUR PERMANENTE
DE JUSTICE INTERNATIONALE

DOCUMENTS — RAPPORTS — DISCUSSIONS
en 3 volumes in-4^o. (Texte français et anglais.)

- Volume I. — Documents présentés au Comité et relatifs à des projets déjà existants pour l'établissement d'une *Cour de Justice internationale*.
Volume II. — Procès-verbaux des séances du Comité, 16 juin-24 juillet 1920, avec annexes.
Volume III. — Documents relatifs aux mesures prises par le Conseil de la Société des Nations, aux termes de l'article 14 du Pacte, et à l'adoption par l'Assemblée du Statut de la Cour Permanente, à l'exception de la documentation rassemblée pour le Comité consultatif de Juristes et des Procès-verbaux du Comité.
Prix des trois volumes Fr. 200

JOURNAL OFFICIEL

Le *Journal Officiel* contient les textes des Rapports et Résolutions adoptés par le Conseil de la Société des Nations au cours de ses sessions, ainsi que les documents officiels reçus ou expédiés par le Secrétariat de la Société. Il paraît mensuellement.
Prix de la première année 1920. Fr. 15.—
Prix de l'abonnement pour 1921. Fr. 15.—
Prix du numéro. Fr. 1.50

SUPPLÉMENTS SPÉCIAUX

du « *Journal Officiel* » de la Société des Nations.

- N^o 1. Correspondance concernant la question des Iles d'Aland. Fr. 1.25
N^o 2. Avant-projet pour l'institution de la Cour permanente de Justice internationale. Fr. 1.25
N^o 3. Rapport de la Commission internationale de Juristes chargée par le Conseil de la Société des Nations de donner avis consultatif sur les aspects juridiques de la question des Iles d'Aland. Fr. 1.25
N^o 4. Documents relatifs au différend entre la Pologne et la Lithuanie Fr. 9.—
N^o hors série. Résolutions adoptées par l'Assemblée au cours de sa première session. Fr. 2.—
Prix de l'abonnement à une série de 12 numéros des « Suppléments spéciaux » Fr. 15.—

RECUEIL DES TRAITÉS

et des Engagements internationaux enregistrés
par le Secrétariat de la Société des Nations.

- Vol. I, N^o 1. Fr. 1.25
N^o 2. Fr. 1.25
N^o 3. Fr. 1.25
N^o 4. Fr. 3.—
Vol. II, N^o 1. Fr. 3.—
N^o 2. Fr. 3.—
N^o 3. Fr. 3.—
Prix de l'abonnement à une série de 12 numéros du « Recueil des Traités » Fr. 30.—

N. B. Tous les prix sont indiqués en francs suisses.

LEAGUE OF NATIONS
PERMANENT COURT
OF INTERNATIONAL JUSTICE

DOCUMENTS — REPORTS — DISCUSSIONS
in 3 vols. (4to.) (French and English Texts.)

- Vol. I. — Documents presented to the Adv. Com. of Jurists, relating to the existing plans for the establishment of a Permanent Court of International Justice.
Vol. II. — Procès-verbaux of the Proceedings of the Committee, 16 June-24 July, 1920, with annexes.
Vol. III. — Documents concerning the action taken by the Council of the League of Nations under Article 14 of the Covenant, and the adoption by the Assembly of the Statute of the Court (not including material collected for, or the minutes of, the Advisory Committee of Jurists).
Price of the three volumes. Fr. 200.

OFFICIAL JOURNAL

The *Official Journal* contains the text of the Reports and Resolutions adopted by the Council of the League of Nations during its sessions, as well as the official documents received and sent out by the Secretariat of the League. It appears monthly.
Price for the 1st year 1920. Fr. 15.—
Subscription for 1921 Fr. 15.—
Single numbers. Fr. 1.50

SPECIAL SUPPLEMENTS

to the « *Official Journal* » of the League of Nations.

- N^o 1. Correspondence relating to the question of the Aaland Islands. Fr. 1.25
N^o 2. Draft Scheme for the Institution of the Permanent Court of International Justice Fr. 1.25
N^o 3. Report of the International Committee of Jurists entrusted by the Council of the League of Nations with the task of giving an advisory opinion upon the legal aspects of the Aaland Islands Question. Fr. 1.25
N^o 4. Documents concerning the dispute between Poland and Lithuania Fr. 9.—
Unnumbered. Resolutions adopted by the Assembly during its First Session. Fr. 2.—
Subscription for a series of 12 numbers. Fr. 15.—

TREATY SERIES

and International Engagements registered by
the Secretariat of the League of Nations.

- Vol. I, N^o 1. Fr. 1.25
N^o 2. Fr. 1.25
N^o 3. Fr. 1.25
N^o 4. Fr. 3.—
Vol. II, N^o 1. Fr. 3.—
N^o 2. Fr. 3.—
N^o 3. Fr. 3.—
Subscription for a series of 12 numbers. Fr. 30.—

N. B. All prices are given in Swiss money.

Société des Nations.

**CONFÉRENCE GÉNÉRALE
SUR LA LIBERTÉ DES COMMUNICATIONS
ET DU TRANSIT.**

Barcelone, 10 mars au 20 avril 1921.

Instruments officiels approuvés par la Conférence.

League of Nations.

**GENERAL CONFERENCE
ON FREEDOM OF COMMUNICATIONS
AND TRANSIT.**

Barcelona, March 10th to April 20th, 1921.

Official Instruments approved by the Conference.

**Les documents mentionnés sur la couverture ont été précédemment publiés
sous les numéros suivants :**

N° 1.....	C. T. 81 (h)	N° 6.....	217/1
2.....	C. T. 40 (c)	7.....	189 (b)
3.....	C. T. 161/3	8.....	196 (b)
4.....	C. T. 213/1	9.....	198 (c)
5.....	C. T. 209 (d)		

The documents mentioned on the cover first appeared under the following Nos :

N° 1.....	C. T. 81 (h)	N° 6.....	217/1
2.....	C. T. 40 (c)	7.....	189 (b)
3.....	C. T. 161/3	8.....	196 (b)
4.....	C. T. 213/1	9.....	198 (c)
5.....	C. T. 209 (d)		

Société des Nations.

CONFÉRENCE GÉNÉRALE SUR LA LIBERTÉ DES COMMUNICATIONS ET DU TRANSIT.

Barcelone, 10 mars au 20 avril 1921.

Instruments officiels approuvés par la Conférence.

	Page
1. Règlement d'organisation des Conférences générales et de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit	2
2. Règlement intérieur pour les Conférences générales des Communications et du Transit	7
3. Convention et Statut sur la Liberté du Transit	11
4. Convention et Statut sur le Régime des Voies navigables d'Intérêt international	18
5. Protocole additionnel à la Convention sur le régime des voies navigables d'intérêt international	29
6. Déclaration portant reconnaissance du droit au pavillon des États dépourvus de littoral maritime	30
7. Recommandations relatives au Régime international des Voies ferrées.	31
8. Recommandations relatives aux Ports soumis au régime international	33
9. Acte final	36

League of Nations.

GENERAL CONFERENCE ON FREEDOM OF COMMUNICATIONS AND TRANSIT.

Barcelona, March 10th to April 20th, 1921.

Official Instruments approved by the Conference.

	Page
1. Rules for the Organisation of General Conferences on Communications and Transit, and of the Advisory and Technical Committee	2
2. Rules of Procedure for General Conferences on Communications and Transit	7
3. Convention and Statute on Freedom of Transit	11
4. Convention and Statute on the Regime of Navigable Waterways of international concern	18
5. Additional Protocol to the Convention on the Regime of Navigable Waterways of International concern.	29
6. Declaration recognising the right to a flag of States having no sea-coast	30
7. Recommendations relative to the International Regime of Railways	31
8. Recommendations relative to Ports subject to an international regime.	33
9. Final Act	36

1.

**RÈGLEMENT D'ORGANISATION DES CONFÉRENCES GÉNÉRALES
ET DE LA COMMISSION CONSULTATIVE ET TECHNIQUE DES
COMMUNICATIONS ET DU TRANSIT.**

I.

**CONSTITUTION DES CONFÉRENCES GÉNÉRALES ET DE LA COMMISSION
CONSULTATIVE ET TECHNIQUE.**

ARTICLE PREMIER.

Toute Conférence générale des Communications et du Transit est composée de Représentants des Membres de la Société à raison d'un représentant par Membre.

Chaque Représentant pourra être accompagné de suppléants et d'experts.

Les noms des Représentants, des suppléants et des experts désignés en vue de la Conférence, par leurs Gouvernements respectifs, seront communiqués au Secrétaire général de la Société.

Le Secrétariat de la Conférence est assuré par les soins du Secrétaire général de la Société.

ARTICLE 2.

Les Etats qui ne sont pas Membres de la Société et qui, par suite d'une Résolution de l'Assemblée, seraient admis à participer aux Organisations techniques, ou qui, par suite d'une Résolution de la Conférence, seraient admis à participer à l'Organisation des Communications et du Transit, seront assimilés, en ce qui concerne la Conférence et la Commission consultative et technique, aux Membres de la Société. Sauf dérogation expresse, les dispositions, tant du présent règlement que du règlement intérieur, qui concernent les Membres de la Société, s'appliqueront également aux dits Etats.

ARTICLE 3.

En vue de l'examen d'une question déterminée, des Représentants d'Etats ne faisant pas partie de la Société, pourront être également admis par la Conférence à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés par les Représentants présents des Membres de la Société. Pour cette question, les Représentants desdits Etats pourront participer à titre consultatif aux travaux de la Conférence.

ARTICLE 4.

Les Représentants des Etats qui auraient été invités par le Conseil à envoyer des Représentants à la Conférence, bien que n'étant pas Membres de la Société, pourront également participer, à titre consultatif, aux travaux de la Conférence.

ARTICLE 5.

La Commission consultative et technique des Communications et du Transit sera composée de membres désignés par les Membres de la Société représentés d'une façon permanente au Conseil, à raison de un par chacun de ces Membres, ainsi que de membres désignés selon les dispositions suivantes :

Les Représentants à la Conférence, exclusion faite des Représentants des Membres de la Société représentés d'une façon permanente au Conseil, choisiront, parmi les Membres de la Société qu'ils jugeront les plus généralement appelés à traiter des questions de communications et du transit, des Membres de la Société qui seront chargés de désigner lesdits membres de la Commission, à raison de un par chacun de ces Membres de la Société. Dans ce choix, il sera tenu compte, autant que possible, des intérêts techniques et de la représentation géographique. L'ensemble des membres de la Commission ne devra pas dépasser un tiers des Membres de la Société, à l'exclusion des Etats visés à l'article 2. Provisoirement, les membres de la Commission seront au nombre de seize.

Dans l'intérêt de la représentation à la Commission de certaines situations ou unités géographiques particulières, ainsi qu'en vue de la meilleure utilisation possible

1.

**RULES FOR THE ORGANISATION OF GENERAL CONFERENCES
ON COMMUNICATIONS AND TRANSIT AND OF THE ADVISORY
AND TECHNICAL COMMITTEE.**

I.

**CONSTITUTION OF GENERAL CONFERENCES AND OF THE ADVISORY
AND TECHNICAL COMMITTEE.**

ARTICLE 1.

A general Communications and Transit Conference consists of Representatives of the Members of the League, in the proportion of one Representative to each Member.

Each Representative may be accompanied by deputies and experts.

The names of the Representatives, deputies, and experts nominated by each Government to attend the Conference shall be communicated to the Secretary-General of the League.

The secretarial work of the Conference is arranged for by the Secretary-General of the League.

ARTICLE 2.

States not Members of the League, which by a Resolution of the Assembly are admitted to participation in the technical organisations of the League, or which by a Resolution of the Conference are admitted to participation in the Transit and Communications Organisation, shall be placed in respect of the Conference and of the Advisory and Technical Committee on the same footing as Members of the League. Except where specifically stated to the contrary, the provisions of these Rules and of the Rules of Procedure relating to Members of the League apply to such States.

ARTICLE 3.

For the purpose of examining any specific question, the admission of Representatives of States not Members of the League may be allowed by the Conference by a two-thirds majority of the Representatives present of the Members of the League. In respect of such question the Representatives of such States may participate in the work of the Conference in an advisory capacity.

ARTICLE 4.

Representatives of States which are invited by the Council to send Representatives to the Conference though not Members of the League, may in the same way participate in the work of the Conference in an advisory capacity.

ARTICLE 5.

The Advisory and Technical Committee for Communications and Transit shall consist of one member nominated by each of the Members of the League, which is permanently represented on the Council, and also of members nominated in accordance with the following provisions:

The Representatives at the Conference, other than the Representatives of Members of the League permanently represented on the Council, shall select from among those Members of the League whom they consider the most generally concerned in questions of communications and transit, Members of the League, to each of whom shall be entrusted the nomination of one of the said members of the Committee; in the choice of these Members account shall be taken, as far as possible, of technical interests and geographical representation. The total number of members of the Committee shall not exceed one-third of that of the Members of the League, excluding States referred to in Article 2. Provisionally there shall be sixteen members of the Committee.

To facilitate the representation on the Committee of particular geographical areas or groups, and in order to make the best use of experience from all parts of

des compétences des diverses parties du monde, certains des Représentants à la Conférence pourront déclarer, préalablement au choix et avec l'approbation de la Conférence, que les Membres de la Société qu'ils représentent, proposent, au choix de la Conférence, l'un d'entre eux, à l'exclusion des autres. Dans ce cas, tous suffrages qui se porteraient sur l'un quelconque des Membres de la Société associés à une telle déclaration, seront reportés sur le Membre ainsi proposé.

Tout Membre de la Société appelé à désigner un membre de la Commission, pourra désigner un ressortissant d'un autre Membre de la Société, pourvu que ce dernier Membre y consente et étant entendu que la Commission ne pourra jamais comprendre, au même moment, plus d'un ressortissant d'un même Membre de la Société.

Le mandat des Membres de la Société, ainsi choisis, sera soumis à renouvellement à chaque nouvelle Conférence, mais ne pourra pas, toutefois, être inférieur à deux ans.

Dans le cas où un Membre de la Société non investi par la Conférence du mandat de désigner un membre de la Commission consultative et technique viendrait à être représenté d'une façon permanente au Conseil, le membre de la Commission désigné par celui des Membres de la Société choisi par la Conférence, lors de la dernière élection, avec le moins grand nombre de voix, cessera de faire partie de la Commission, s'il est nécessaire qu'il en soit ainsi, afin de maintenir le nombre des membres de la Commission dans les limites prescrites.

Les Membres de la Société, choisis par la Conférence pour procéder à la désignation des membres de la Commission, ne pourront, aux termes de la mission de ces derniers, être chargés à nouveau d'une désignation pour la période immédiatement consécutive, que jusqu'à concurrence de la moitié du nombre des membres sortants de la Commission. Ce choix, par la Conférence, des Membres de la Société, dont le mandat est renouvelé, se fera conformément aux dispositions du deuxième alinéa du présent article. Il ne pourra pas être porté plus de deux fois consécutivement sur le même Membre de la Société.

Les membres de la Commission pourront se faire assister d'experts, et sans préjudice des dispositions de l'article 7 relatif aux différends, pourront inviter un Membre de la Société à désigner un membre temporaire pour siéger à la Commission, lors de l'étude d'une question qui est particulièrement de la compétence dudit Membre de la Société.

Le Secrétariat de la Commission sera assuré par les soins du Secrétaire général de la Société des Nations.

II.

FONCTIONNEMENT DE LA COMMISSION CONSULTATIVE ET TECHNIQUE.

ARTICLE 6.

La Commission exerce les fonctions qui lui sont confiées, soit en vertu de résolutions de l'Assemblée ou du Conseil, soit en vertu de traités ou engagements internationaux.

ARTICLE 7.

Dans le cas où la Commission consultative et technique serait appelée à donner un avis ou à ouvrir une enquête sur des questions de son ressort faisant l'objet de différends entre Etats, il sera procédé comme suit :

La demande de l'Etat intéressé sera adressée au Secrétaire général de la Société et transmise par lui à la Commission. Avant de procéder à l'enquête, si elle lui paraît nécessaire, la Commission se mettra en rapports avec les Gouvernements mis en cause, leur transmettra la demande, leur fera part des conditions de l'enquête projetée et les invitera à présenter toutes observations qu'ils jugeraient convenables.

Si aucune réponse satisfaisante n'a été reçue dans le délai spécifié par le Secrétaire général, la Commission consultative et technique pourra procéder à la nomination d'une Commission d'enquête chargée d'étudier la question soulevée et de lui adresser un rapport.

On confiera les travaux de la Commission d'enquête à un ou plusieurs experts choisis, autant que possible, parmi ceux qui sont désignés, comme il est prévu ci-après.

the world, particular Representatives at the Conference may declare, prior to the election and with the approval of the Conference, that the Members of the League whom they represent propose one of their number for election by the Conference to the exclusion of the others. In that case all votes in favour of any of the Members of the League taking part in such a declaration shall be counted in favour of the Member so proposed.

Any Member of the League which is called upon to appoint a member of the Committee may, appoint a national of another Member of the League of Nations, with the consent of such Member of the League, provided that the Committee does not at any time comprise more than one national of the same Member of the League.

The right of nomination given to the Members of the League as above will be subject to renewal at each new Conference, but shall not, however, be for less than two years.

In case a Member of the League which has not already been entrusted by the Conference with the duty of nominating a member of the Advisory and Technical Committee should become one of the Members of the League permanently represented on the Council, the Member which, at the last election, was chosen by the Conference by the smallest number of votes to nominate a member of the Committee shall retire in favour of the Member of the League which has recently become a permanent Member of the Council, if such a step should be necessary, in order to keep the number of members of the Committee within the prescribed limits.

Not more than one-half of the Members of the League chosen by the Conference to nominate members of the Committee may, on the expiration of the term of office of their nominees, be chosen to nominate members of the Committee for the succeeding period. The same Member of the League cannot be chosen more than twice consecutively. The provisions of the second paragraph of this Article must be applied in choosing the Member of the League whose right of nomination is to be renewed.

The Members of the Committee may invoke the aid of experts, and, subject to the provisions of Article 4 concerning disputes, may invite a Member of the League to nominate a temporary member to form part of the Committee during the examination of a question on which such Member of the League is particularly qualified.

The secretarial work of the Committee shall be arranged for by the Secretary-General of the League of Nations.

II

METHOD OF WORKING OF THE ADVISORY AND TECHNICAL COMMITTEE.

ARTICLE 6.

The Committee shall carry out the duties entrusted to it either by resolutions of the Assembly or of the Council, or by treaties or international agreements.

ARTICLE 7.

In cases where the Advisory and Technical Committee is called upon to give an opinion or to hold an enquiry on any question falling within its competence which is the subject of dispute between States, the procedure will be as follows :

The request of the State concerned shall be addressed to the Secretary-General of the League and transmitted by him to the Committee. The Committee, before proceeding with any enquiry as provided for below, will communicate with the Governments concerned, will forward the request and inform them of the circumstances of the proposed enquiry, and will invite them to make any observations which they may consider suitable.

If no satisfactory reply has been received within the period fixed by the Secretary-General, the Advisory and Technical Committee may proceed to nominate a Commission of Enquiry with instructions to investigate the question and to submit a report to it.

The work of the Commission of Enquiry shall be entrusted to one or several experts chosen so far as possible from among those appointed as follows :

Chacun des Membres de la Société sera invité, par le Secrétaire général, à désigner trois experts. Le mandat de ces experts sera d'une année ; néanmoins, ils resteront en fonctions jusqu'à leur remplacement éventuel.

Tout Etat, qu'il soit intéressé directement ou non au différend, peut être invité, par la Commission consultative et technique, à mettre à la disposition de la Commission d'enquête tous renseignements dont il disposerait concernant l'objet du différend.

Tout Etat que la Commission consultative et technique considérerait comme intéressé au différend, peut, s'il le désire, être invité à désigner un expert qui fera partie de la Commission d'enquête.

Lorsque le Rapport de la Commission d'enquête aura été déposé et discuté, la Commission consultative et technique, en vue d'arriver à un règlement, donnera un avis motivé qu'elle communiquera aux parties en cause. Cet avis devra indiquer le nom des membres qui ont pris part à la délibération.

Si la Commission consultative et technique ne comprend pas de membre désigné par un Etat partie au différend, cet Etat sera invité à désigner un membre temporaire qui, pour ce différend, fera partie de la Commission.

Lorsque plusieurs parties font cause commune, elles ne comptent, pour l'application de cet article, que pour une seule. En cas de doute, la Commission consultative et technique décide.

Le Conseil peut toujours demander à la Commission consultative et technique les renseignements qu'il jugerait désirables.

ARTICLE 8.

Au cas où des Conventions générales sur les Communications et le Transit, préparées sous les auspices de la Société des Nations, entreraient en vigueur, il incombera à la Commission consultative et technique de présenter, quand il lui paraîtra opportun, un rapport sur l'application des dites conventions, faisant ressortir, le cas échéant, les points qui lui sembleraient appeler des modifications.

ARTICLE 9.

La Commission consultative et technique élira son Président et élaborera son propre règlement intérieur ; elle se réunira normalement au siège de la Société, aux époques et selon le mode qu'elle fixera elle-même, ainsi que sur convocation spéciale du Conseil de la Société.

Les décisions de la Commission consultative et technique seront prises à la majorité relative des suffrages exprimés. Toutefois, en ce qui concerne les avis à donner en matière de différends, le vote ne sera valable que si la moitié plus un des membres se trouvent présents.

III.

FONCTIONNEMENT DE LA CONFERENCE.

ARTICLE 10.

La Conférence générale des Communications et du Transit se réunira sur convocation du Conseil de la Société ; elle se tiendra au siège de la Société, à moins que le Conseil n'en décide autrement pour des raisons spéciales et exceptionnelles.

ARTICLE 11.

Le Secrétaire général de la Société devra faire parvenir en temps utile l'ordre du jour de la Conférence à chacun des Membres.

Sous réserve des dispositions de la Résolution de l'Assemblée, sur les rapports entre les Organisations techniques, le Conseil et l'Assemblée :

a) Tout Membre de la Société peut demander l'inscription de nouvelles questions à l'ordre du jour. Ces questions figureront sur une liste supplémentaire qui sera communiquée en temps utile aux Membres de la Société. La Conférence pourra décider, à la majorité des deux tiers, si les questions figurant sur la liste supplémentaire feront partie de son ordre du jour ;

Each of the Members of the League shall be invited by the Secretary-General to nominate three experts. Their appointment will last for one year. They remain in office until a new appointment is made.

Any State, whether directly interested in the dispute or not, may be invited by the Advisory Committee to place at the disposal of the Commission of Enquiry all the information in its possession concerning the subject of the dispute.

Every State which the Committee regards as interested in the dispute shall, if it so desires, be invited to appoint an expert who will form part of the Commission of Enquiry.

When the Report of the Commission of Enquiry has been received and considered, the Advisory and Technical Committee, with a view to arriving at a settlement, will give a reasoned opinion and communicate it to the parties concerned. This opinion shall indicate the names of the members who took part in the proceedings.

Any State which is a party to a dispute shall, if there is not already a member of the Advisory and Technical Committee appointed by it, be invited to nominate a temporary member, who shall form part of the Committee for the purpose of the dispute.

When several parties represent the same interest they only count in respect of this Article as one party. Any doubt will be decided by the Advisory and Technical Committee.

The Council of the League shall be furnished at any time with such information as it may think desirable.

ARTICLE 8.

In the event of any General Conventions on Communications and Transit prepared under the auspices of the League of Nations being brought into force, it shall be the duty of the Advisory and Technical Committee to report on the working of the said Conventions when it thinks fit, noting the points, if any, on which they appear to require modification.

ARTICLE 9.

The Advisory and Technical Committee will elect its Chairman, and will draw up its own rules of procedure ; as a rule it will meet at the Seat of the League, as and when decided by the Committee itself or when specially convened by the Council.

Decisions of the Advisory and Technical Committee shall be taken by a simple majority of the votes cast. In the case of opinions to be given in disputes, the voting, however, will not be valid unless one more than half the members are present.

III.

METHOD OF WORKING OF THE CONFERENCE.

ARTICLE 10.

A General Communications and Transit Conference will meet when convened by the Council of the League ; it will meet at the Seat of the League, unless the Council shall decide otherwise for special and exceptional reasons.

ARTICLE 11.

The Secretary-General of the League shall forward the Agenda of the Conference so as to reach each of the Members in good time before the date of such meeting.

Subject to the provisions of the Resolution of the Assembly on the relations between Technical Organisations, the Council and the Assembly :

a) Any Member of the League may request the inclusion of additional items in the Agenda. Such items shall be placed in a supplementary list, which shall be circulated in good time to the Members of the League. The Conference may, by a two-thirds majority, decide whether the items included in the supplementary list shall be included in the Agenda ;

b) La Conférence peut, dans des circonstances exceptionnelles, inscrire de nouvelles questions à son ordre du jour, si, à une majorité des deux tiers, la Conférence décide qu'elles sont d'une importance urgente.

ARTICLE 12.

Pour qu'une proposition figurant à l'ordre du jour soit finalement adoptée par la Conférence, une majorité des deux tiers des voix des représentants présents est requise.

Lorsque la Conférence se sera prononcée en faveur d'une proposition, elle aura à déterminer, sous réserve des droits de contrôle du Conseil et de l'Assemblée de la Société, définis dans la résolution de l'Assemblée mentionnée à l'article précédent, quelle forme il convient de donner à la suite de la décision prise, notamment s'il y a lieu de recourir à une convention internationale, à une recommandation devant être soumise à l'examen des Gouvernements, ou à un projet de résolution devant être soumis à l'Assemblée de la Société.

ARTICLE 13.

A l'expiration d'un délai d'un an après la clôture de la Conférence, et sous réserve des droits de contrôle mentionnés à l'article 12, le Secrétaire général de la Société s'adressera à chacun des Membres de la Société et le priera de l'informer des mesures prises pour donner suite aux décisions de la Conférence.

ARTICLE 14.

La Conférence élaborera son propre règlement intérieur.

Les membres de la Commission consultative et technique assisteront aux séances de la Conférence, mais n'auront que voix consultative.

Au cas où le Conseil de la Société n'aurait pas désigné le Président, la Conférence le désignera elle-même.

La simple majorité des suffrages exprimés par les Représentants présents à la Conférence décidera, dans tous les cas où une majorité plus forte n'est pas spécialement exigée par d'autres articles du présent Règlement. Toutefois, un vote ne sera valable que si la moitié plus un des Représentants des Membres prenant part à la Conférence se trouvent présents.

ARTICLE 15.

Des Conférences partielles auxquelles ne seraient convoqués que les Représentants d'un certain nombre de Membres de la Société pourront être tenues dans les mêmes formes que les Conférences générales en vue de l'examen des questions n'intéressant exclusivement que ces Membres.

Toutefois, le Secrétaire général de la Société devra aviser tous les Membres de la convocation d'une Conférence partielle, trois mois au moins avant l'ouverture de la session. Tout Membre qui en fera la demande, sera admis aux Conférences partielles. A la demande d'un tiers au moins des Membres non convoqués, le Conseil de la Société sera invité à remplacer la Conférence partielle par une Conférence générale.

La proposition de convoquer une Conférence partielle devra être soumise au Conseil par la Commission consultative et technique.

IV.

REVISION.

ARTICLE 16.

Le présent Règlement ne pourra être modifié qu'à la majorité des deux tiers des Représentants des Membres de la Société à l'exclusion de ceux des Etats visés à l'article 2.

b) The Conference may, in exceptional circumstances, place additional items in the Agenda, if, by a two-thirds majority, it is decided that the questions are of urgent importance.

ARTICLE 12.

A majority of two-thirds of the votes of the representatives present is necessary for the final adoption by the Conference of a proposal mentioned in the Agenda.

When the Conference has decided in favour of a proposal, it must also determine, subject to the rights of control of the Council and of the Assembly of the League as defined in the Resolution of the Assembly mentioned in the previous Article, on the form in which the decision should be embodied, particularly whether recourse should be had to an international Convention, to a recommendation for submission to Governments, or to a draft resolution for submission to the Assembly of the League.

ARTICLE 13.

At the expiration of an interval of one year after the closing of the Conference, and subject to the rights of control mentioned in Article 12, the Secretary-General shall address to each Member of the League a request for information as to the measures taken to give effect to the decisions of the Conference.

ARTICLE 14.

The Conference will frame its own rules of procedure.

The Members of the Advisory and Technical Committee may be present at the meetings of the Conference, but without power to vote.

Unless the Council of the League has nominated the President of the Conference, the Conference will elect its own President.

Decisions are taken by a simple majority of the votes cast by the representatives present, except where a larger majority is required by the other provisions of these Rules. The voting, however, will not be valid unless there are present one more than a-half of the Representatives of the Members of the League taking part in the Conference.

ARTICLE 15.

Limited Conferences, to which only the Representatives of a certain number of Members of the League shall be summoned, may be held in the same manner as General Conferences for the examination of questions of interest only to those Members.

The Secretary-General of the League shall, however, notify all the Members of the convening of a limited Conference three months at least before its opening. Any Member making a request to that effect shall be admitted to a limited Conference. One-third of the Members of the League which are not summoned may invite the Council to substitute a General Conference for a limited Conference.

The proposal to convene a limited Conference shall be submitted to the Council by the Advisory and Technical Committee.

IV

REVISION

ARTICLE 16.

These regulations can be modified only by a two-thirds majority of the Representatives of the Members of the League, excluding States referred to in Article 2.

VŒUX

I

La Conférence attire l'attention du Conseil et de l'Assemblée sur la question du renouvellement de la Commission au cas où il n'y aurait pas d'autre Conférence avant l'expiration d'un délai de quatre ans.

II

La Conférence émet le vœu que la prochaine Assemblée modifie la résolution adoptée en ce qui concerne la convocation de la Conférence générale, afin de permettre la réunion de plein droit de celle-ci, chaque fois qu'un tiers au moins des Membres de la Société en formulera la demande.

RECOMMENDATIONS

I

The Conference draws the attention of the Council and of the Assembly to the question of the renewal of the Committee, in case there should be no further Conference before the expiration of a period of four years.

II

The Conference recommends that the next Assembly should modify the resolution adopted concerning the summoning of the General Conference, so as to enable a fully authorized meeting of the latter to be held on each occasion when it may be requested by at least one-third of the Members of the League.

2.

**RÈGLEMENT INTÉRIEUR DES CONFÉRENCES INTERNATIONALES
DES COMMUNICATIONS ET DU TRANSIT.**

ARTICLE PREMIER.

1. L'ordre du jour pour la convocation de chaque Conférence est préparé par la Commission consultative et technique et est communiqué au Conseil de la Société.

Cet ordre du jour comprendra :

- a) un rapport sur l'œuvre de la Commission consultative et technique depuis la dernière Conférence ;
- b) un rapport présenté par le Secrétaire général de la Société sur les mesures prises en exécution des décisions des Conférences antérieures ;
- c) les questions proposées par le Conseil de la Société.

2. Des adjonctions pourront être faites successivement à cet ordre du jour, en conformité avec l'article 11 du Règlement d'organisation.

ARTICLE 2.

1. Les noms des représentants, des suppléants et des experts désignés par leur Gouvernement pour la Conférence, seront communiqués au Secrétariat général de la Société des Nations par le Gouvernement de chacun des Membres.

2. Chaque représentant remet, aussitôt que possible, et de préférence avant l'ouverture de la session, ses lettres de créance au Secrétaire général. Une Commission de vérification des pouvoirs composée de huit membres sera élue au scrutin secret par la Conférence. Elle fait immédiatement son rapport. Tout représentant, dont l'admission soulève de l'opposition, siège provisoirement, avec les mêmes droits que les autres représentants, à moins que la Conférence en décide autrement.

3. Le Représentant étant présent, le suppléant et les experts ne peuvent que l'assister ; si le Représentant est absent ou s'il se trouve momentanément empêché de prendre part aux délibérations de la Conférence, le suppléant ou un expert spécialement désigné par le Représentant peut siéger à sa place.

4. Les suppléants et les experts peuvent, avec l'autorisation du chef de la délégation, participer à la Conférence et aux débats, faire partie des Commissions et être nommés rapporteurs.

5. Les représentants des Organes techniques faisant partie de l'ensemble des institutions de la Société des Nations, ceux des grandes Commissions fluviales et des Bureaux internationaux qui se seront placés sous l'autorité de la Société et qui seront invités à assister à la Conférence à titre consultatif, pourront être entendus par elle, sur leur demande, et à condition que la Conférence le décide à la majorité.

ARTICLE 3.

Le Président de la Commission consultative et technique assume provisoirement, le cas échéant, la Présidence de la Conférence jusqu'à l'élection du Président définitif.

ARTICLE 4.

1. Le Président ouvre, suspend et lève les séances, et dirige le travail de la Conférence ; il assure l'observation des dispositions réglementaires, donne la parole, déclare les discussions closes, met les questions aux voix et proclame les résultats du scrutin.

2. Le Président est assisté des membres du Bureau pour diriger d'une façon générale le travail de la Conférence, pour constituer les Commissions selon les vœux de la Conférence, pour arrêter les communications à lui faire et pour fixer l'ordre du jour de chaque séance ainsi que l'ordre dans lequel les différentes questions devront être examinées.

2.

**RULES OF PROCEDURE FOR THE GENERAL CONFÉRENCES
ON COMMUNICATIONS AND TRANSIT.**

ARTICLE 1.

1. The Agenda of each Conference shall be prepared by the Advisory and Technical Commission, and shall be communicated to the Council of the League of Nations.

The Agenda of each Conference will include :

- (a) A Report on the work of the Advisory and Technical Commission since the last Conference.
- (b) A Report presented by the Secretary-General of the League on the measures taken in execution of the decisions of the previous Conferences.
- (c) Questions proposed by the Council of the League.

2. Additions may subsequently be made to this Agenda in conformity with the provisions of Article 11 of the Organisation Rules.

ARTICLE 2.

1. The names of the representatives, of the deputies and of the experts nominated by their Government for the Conference shall be communicated to the Secretary-General of the League of Nations by the Government of each of the Members.

2. Each representative shall, as soon as possible, and preferably before the opening of the session, present his credentials to the Secretariat. A Committee for the verification of credentials, consisting of eight members, will be elected by secret ballot by the Conference. This Committee shall report at once. Any representative to whose admission objection has been made shall sit provisionally with the same rights as other representatives unless the Conference decides otherwise.

3. If a representative is sitting, the deputy and the experts are only entitled to assist him. If the representative is absent, or if he is temporarily prevented from taking part in the deliberations of the Assembly, the deputy or an expert specially nominated by the representative may sit in his place.

4. The deputy-representative and experts may, with the authorisation of the head of the delegation, participate in the Conference and in the Debates, sit on the Commissions or be nominated rapporteurs.

5. The representatives of Technical Organisations forming part of the institutions of the League of Nations, together with those of the principal River Commissions and of the International Bureaux which shall be placed under the authority of the League—invited to be present at the Conference in an advisory capacity—may be heard by the Conference at their request, and on condition that the Conference so decides by a majority.

ARTICLE 3.

The President of the Advisory and Technical Commission shall, when necessary, assume the presidency of the Conference until the President has been finally selected.

ARTICLE 4.

1. The President shall announce the opening, suspension and adjournment of the meetings of the Conference, direct the work of the Conference, ensure the observance of the provisions with regard to procedure, accord the right to address the Assembly, declare the debates to be closed, put questions to the vote, and announce the result of the voting.

2. In the general direction of the work of the Conference, in the constitution of Committees in accordance with the wishes of the Conference, in deciding on the communications to be made to the Conference, in the framing of the Agenda for each meeting, and in the determination of the order of priority for its various items, the President shall be assisted by the members of the Bureau.

ARTICLE 5.

1. Le Secrétaire général de la Société donnera toute l'assistance possible à la Conférence. Il prendra les mesures nécessaires pour ses réunions ; il désignera des membres du Secrétariat international comme secrétaires de la Conférence.

2. Le Secrétaire général peut être assisté ou remplacé au cours des séances de la Conférence par un ou plusieurs délégués. Le Secrétaire général ou ses délégués peuvent à tout moment, sur l'invitation du Président, soumettre à la Conférence des rapports sur toute question que la Conférence est en train d'examiner. Ils peuvent être invités par le Président à faire des communications verbales au sujet de toute question à l'examen.

3. Le compte rendu in-extenso de chaque séance est rédigé par le Secrétariat et soumis à la Conférence après approbation du Président.

4. Les résolutions adoptées par la Conférence seront communiquées aux Membres de la Société par le Secrétariat général dans les quinze jours qui suivront la clôture de la session.

ARTICLE 6.

1. Le public est admis aux séances plénières de la Conférence sur cartes distribuées par le Secrétariat.

2. La Conférence peut décider que certaines séances déterminées ne seront pas publiques.

3. Les décisions prises dans des séances non publiques sur les questions à l'ordre du jour, seront annoncées en séance publique.

ARTICLE 7.

Le Secrétariat tiendra une liste des Membres présents à chaque séance.

ARTICLE 8.

La Conférence pourra examiner toute question à l'ordre du jour, soit en séance plénière, soit en comité général. Elle pourra de même la renvoyer, soit à une Commission générale, soit à une Commission spéciale.

ARTICLE 9.

1. Aucun Représentant ne peut prendre la parole à la Conférence sans avoir, au-préalable, obtenu l'autorisation du Président.

2. Les orateurs parleront à tour de rôle, dans l'ordre où ils auront demandé la parole. Le Président d'une Commission et le rapporteur d'une Commission pourront parler avant leur tour pour défendre ou expliquer les conclusions auxquelles est arrivée leur Commission. Le même principe s'applique aux membres du Bureau.

3. Le Président peut rappeler à l'ordre l'orateur dont les remarques n'ont pas trait au sujet en discussion ; il peut au besoin lui retirer la parole.

4. Au cours de la discussion d'une question, un Représentant peut soulever une motion d'ordre, et le Président doit prendre une décision immédiate conformément au règlement.

5. La Conférence peut limiter la durée des discours à prononcer par chaque orateur.

ARTICLE 10.

1. Les discours en français sont résumés en anglais, et vice-versa, par un interprète appartenant au Secrétariat.

2. Tout Représentant parlant dans une autre langue doit assurer lui-même la traduction de son discours en français ou en anglais.

3. Tous les documents, résolutions et rapports communiqués par le Président ou par le Secrétariat, doivent être rédigés à la fois en français et en anglais.

4. Tout Représentant peut faire distribuer des documents écrits dans une langue autre que le français ou l'anglais, mais le Secrétariat n'est pas tenu de pourvoir à leur traduction ou à leur impression.

ARTICLE 11.

1. Les projets de résolution, amendements et motions doivent être communiqués, par écrit, au Président qui en fera distribuer des exemplaires aux Représentants.

ARTICLE 5.

1. The Secretary-General of the League will render every possible assistance to the Conference. He will take the necessary measures for its meetings; he will designate members of the International Secretariat to act as Secretaries of the Conference.

2. The Secretary-General may be assisted or replaced at the Meetings of the Conference by a deputy or deputies. The Secretary-General, or his deputies, may, at any time, on the invitation of the President, bring before the Conference reports concerning any question which is being considered by the Conference, and may be invited by the President to make verbal communications concerning any question under consideration.

3. The verbatim report of each Meeting shall be drawn up by the Secretariat and submitted to the Conference, after approval by the President.

4. The resolutions adopted by the Conference shall be circulated by the Secretariat General to the Members of the League within fifteen days after the termination of the Session.

ARTICLE 6.

1. The public shall be admitted to the plenary meetings of the Conference by cards distributed by the Secretariat.

2. The Conference may decide that particular meetings shall be private.

3. All decisions of the Conference upon items on the Agenda, which have been taken at a private meeting, shall be announced at a public meeting.

ARTICLE 7.

A list of the attendance at each meeting of the Conference shall be kept by the Secretariat.

ARTICLE 8.

The Conference may examine any question on the Agenda either at plenary sittings or in general committee or else may refer it either to a General or a Special Committee.

ARTICLE 9.

1. No representative may address the Conference without having previously obtained the permission of the President.

2. Speakers shall be called upon in the order in which they have signified their desire to speak. The Chairman of a Committee and the Rapporteur of a Committee may be accorded precedence for the purpose of defending or explaining the conclusions arrived at by their Committee. The same principle shall apply to any member of the Bureau.

3. The President may call a speaker to order if his remarks are not relevant to the subject under discussion. If necessary he may direct the speaker to resume his seat.

4. When a motion is under discussion, a representative may rise to a point of order, and such point of order shall be immediately decided by the President in accordance with the Rules of Procedure.

5. The Conference may limit the time allowed to each speaker.

ARTICLE 10.

1. Speeches in French shall be summarised in English and vice versa, by an interpreter belonging to the Secretariat.

2. A representative speaking in another language shall provide for the translation of his speech into one of these two languages.

3. All documents, resolutions and reports circulated by the President or the Secretariat shall be rendered in both French and English.

4. Any representative may have documents circulated in a language other than French or English, but the Secretariat will not be responsible for their translation or printing.

ARTICLE 11.

1. Resolutions, amendments and motions must be introduced in writing and handed to the President. The President shall cause copies to be distributed to the representatives.

2. En règle générale, nul projet n'est discuté ou mis aux voix si des exemplaires n'en ont pas été communiqués aux Représentants au plus tard la veille de la séance.

3. Le Président peut cependant autoriser, à titre exceptionnel, la discussion ou l'examen d'amendements ou de motions d'ordre, sans en avoir au préalable fait faire la distribution.

ARTICLE 12.

1. Dans toute discussion, tout Représentant peut poser la question préalable ou suspensive. Cette question aura la priorité ; outre l'auteur de la proposition, deux orateurs dans chaque sens peuvent prendre la parole.

2. La division est de droit si elle est demandée par un Représentant.

3. A tout moment, un représentant peut demander la clôture de la discussion, même si d'autres Représentants ont manifesté le désir de prendre la parole. Si la parole est demandée pour s'opposer à la clôture, deux orateurs seulement seront autorisés à parler.

4. Le Président demandera l'avis de la Conférence sur la motion de clôture, Si, à la majorité, la Conférence approuve la motion, le Président prononce la clôture de la discussion.

5. En présence de plusieurs propositions, on donne la priorité dans le vote à celle qui s'éloigne le plus de la proposition principale, c'est-à-dire le texte sur lequel la discussion s'est ouverte.

6. Si un amendement est suppressif, on met aux voix le maintien de la disposition qu'il a pour but de supprimer ; si ce maintien est rejeté, on vote sur l'amendement.

7. Si un amendement est adjonctif, on vote sur l'amendement ; s'il est approuvé, on vote sur l'ensemble de la proposition amendée.

ARTICLE 13.

La Conférence vote par assis et levé, sauf lorsque les Représentants présents à la séance décident que le vote se fera par « appel nominal » ou par scrutin public, et sauf dans les cas prévus par l'article 14. Le scrutin public se fait de la façon suivante :

« Chaque délégation reçoit deux bulletins de vote, portant l'indication du nom de son pays. L'un de ces bulletins, de couleur rouge, signifie « oui » ; l'autre, de couleur bleue, signifie « non ». Les bulletins de vote sont déposés dans une urne disposée sur le Bureau. Lorsque tous les bulletins ont été recueillis, le Président proclame la clôture du scrutin et le Bureau procède à son dépouillement. On donne connaissance à la Conférence de chacun des suffrages exprimés et le Président proclame le résultat du scrutin. »

ARTICLE 14.

1. Toute décision concernant des personnes est prise au scrutin secret.

2. Si aucun nom n'obtient la majorité au premier tour, on procède à un second tour, mais dans ce cas, le vote ne portera plus que sur les deux candidats qui auront obtenu le plus grand nombre de voix. En cas d'égalité, le candidat le plus âgé est élu.

3. Quand la Conférence est appelée à procéder simultanément à plusieurs nominations, dans des conditions identiques, elle y procède par le scrutin de liste. Sont élus au premier tour, ceux qui obtiennent la majorité absolue des voix. Si le nombre de ceux qui ont obtenu cette majorité est inférieur au nombre de nominations à faire, on procède, parmi ceux qui auront obtenu le plus grand nombre de voix au premier tour, à un second tour sur un nombre de candidats double de celui des places restées disponibles ; sont alors élus ceux qui auront réuni le plus grand nombre de voix.

ARTICLE 15.

En cas d'égalité de voix dans tout autre vote que ceux visés par l'article précédent où la majorité est requise, on procède à un second vote au cours de la séance suivante. Celle-ci se tiendra dans les quarante-huit heures suivant la date à laquelle le premier vote a eu lieu, et l'ordre du jour de cette séance mentionnera expressément que la question en suspens fera l'objet d'un second vote. Si, au cours de cette

2. As a general rule, no proposal shall be discussed or put to the vote at any meeting of the Conference unless copies of it have been circulated to all representatives not later than the day preceding the meeting.

3. The President may, however, as an exception, permit the discussion and consideration of amendments, or of motions as to procedure, without previous circulation of copies.

ARTICLE 12.

1. During the discussion of any question, any representative may move the previous question or the adjournment. Any such motion shall have priority in the Debate. In addition to the proposer of the motion, two Representatives may speak in favour of, and two against, the motion.

2. Parts of a proposal shall be voted on separately, if a representative requests that the proposal be divided.

3. A representative may at any time move the closure of the debate, whether any other representative has signified his wish to speak or not. If application is made for permission to speak against the closure, it may be accorded to not more than two speakers.

4. The President shall take the sense of the Conference on a motion for closure. If the Conference decides in favour of the closure, the President shall declare the closure of the debate.

5. When a number of proposals are before the Conference, the proposal furthest removed in substance from the principal one, *i.e.*, from the text on which the discussion commenced, shall be voted on first.

6. If an amendment striking out part of a proposal is moved, the Conference shall first vote on whether the words in question shall stand as part of the proposal. If the decision is in the negative, the amendment shall then be put to the vote.

7. When an amendment adds to a proposal it shall be voted on first, and if it is adopted the amended proposal shall then be voted on.

ARTICLE 13.

The Conference shall vote by representatives rising in their seats, except when those present at a Meeting agree that the method of voting shall be by "Appel Nominal" or by public ballot, and except in the cases provided for in Article 14. The public ballot shall be taken in the following manner :

Each Delegation shall be provided with two voting tickets, on which the name of the country is written, one red and one blue, the former being "Aye," the latter "No." The voting-tickets shall be deposited in an urn placed near the President's platform. When all the votes have been collected, the President shall declare the ballot closed, and the General Committee shall proceed to count the votes. The individual votes shall be communicated to the Conference and the result shall be announced by the President.

ARTICLE 14.

1. All the decisions relating to individuals shall be taken by a secret ballot.

2. If, when one person only is to be elected, no one person obtains at the first ballot an absolute majority of votes, an entirely new ballot shall be taken ; but on this occasion the voting shall be confined to the two candidates who obtained the largest number of votes at the first ballot. If there is at this ballot an equality of votes for the two candidates, the older candidate shall be declared elected.

3. When a number of elected places of the same nature are to be filled by the Conference at one time, those persons who obtain an absolute majority at the first ballot shall be elected. If the number of persons obtaining such majority is less than the number of persons to be elected, there shall be a second ballot to fill the remaining places, the voting being restricted to the unsuccessful candidates who obtained the greatest number of votes at the first ballot, not more than double in number the places remaining to be filled. Those candidates, to the number required to be elected, who receive the greatest number of votes at the second ballot shall be declared elected.

ARTICLE 15.

In case of equality in any voting other than that referred to in the preceding Article, in which a majority is required, a second vote shall be taken in the course of the next meeting ; this meeting shall be held within 48 hours from the date on which the first vote was taken, and it shall be expressly mentioned on the agenda that a second vote will be taken on the matter in question. Unless there is at

seconde séance, la motion ne rallie pas la majorité des suffrages, elle est considérée comme rejetée.

ARTICLE 16.

1. Chaque délégation a une seule voix.
2. Ceux qui déclarent s'abstenir sont considérés comme participant au vote.
3. La majorité des deux tiers est requise pour :
 - a) décider l'insertion d'une question à l'ordre du jour de chaque Conférence, conformément à l'article 11 du Règlement d'organisation ;
 - b) admettre pour l'examen de questions déterminées les Représentants d'Etats ne faisant pas partie de la Société des Nations ;
 - c) adopter des propositions dans les cas prévus à l'article 12 du Règlement d'organisation.
4. Toutes les autres décisions, sauf dans le cas prévu à l'article 15 du Règlement d'organisation, seront prises à la simple majorité.

ARTICLE 17.

1. Le Bureau se constituera en Comité de rédaction, en s'adjoignant des experts et pour chaque question, le rapporteur et le rapporteur adjoint. La Conférence devra ratifier le choix des experts.

2. Ce Comité pourra apporter des modifications de forme, mais non de fond, à toutes les résolutions adoptées par la Conférence quand il le juge nécessaire à la coordination des textes. Il en fera un rapport à la Conférence.

ARTICLE 18.

Le présent règlement pourra être modifié par décision de la Conférence prise à la majorité des voix, après rapport d'une Commission, sauf en ce qui concerne les dispositions tirées du Règlement d'organisation ou de résolutions du Conseil ou de l'Assemblée de la Société.

this subsequent meeting a majority in favour of the proposal, it shall be considered as lost.

ARTICLE 16.

1. Each Delegation has one vote.
2. The Delegations which record their abstention from the vote will be considered as having participated in the voting.
3. The two-thirds majority is required for :
 - a) A decision to insert a question in the Agenda of each Conference in accordance with Article 11 of the Organisation Rules.
 - b) The admission for the consideration of specified questions of representatives of States which are *not* Members of the League of Nations.
 - c) The adoption of propositions in the cases contemplated by Article 12 of the Scheme of Organisation.
4. All other decisions shall be taken by simple majority except in the case provided for by Article 15 of the Scheme for Organisation.

ARTICLE 17.

1. The Bureau of the Conference shall constitute itself a Drafting Committee, for which purpose it shall call in experts and also the Rapporteur, and the Assistant Rapporteur for each question under consideration. The Conference must confirm the selection of these experts.

2. This Committee, in cases where it deems it necessary, will be empowered to revise the resolutions adopted by the Conference, changing their form but not their substance. Any such changes shall be reported to the Conference.

ARTICLE 18.

The present rules of procedure may be modified by a majority vote of the Conference, after hearing the report of a Committee except as regards such provisions as are extracts from the Scheme of Organisation or from Resolutions passed by the Council or the Assembly of the League.

3.

CONVENTION ET STATUT SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT.

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'Esthonie, la Finlande, la France, la Grèce, le Guatemala, Haiti, 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'Etat 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 23 e) 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 Etats, 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 :

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 des Télégraphes ;

Le Président de la République de Bolivie :

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

Le Président de la République des Etats-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 :

Le Président de la République Chinoise :

Le Président de la République de Colombie :

Le Président de la République de Costa-Rica :

M. Manuel de PERALTA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de la République de Costa-Rica en Espagne ;

Le Président de la République de Cuba :

3.

CONVENTION AND STATUTE ON FREEDOM OF TRANSIT.

Albania, Austria, Belgium, Bolivia, Brazil, Bulgaria, Chile, China, Colombia, Costa-Rica, Cuba, Denmark, the British Empire (with New Zealand and India), Spain, Esthonia, Finland, France, Greece, Guatemala, Haiti, Honduras, Italy, Japan, Latvia, Lithuania, Luxemburg, Norway, Panama, Paraguay, the Netherlands, Persia, Poland, Portugal, Roumania, the Serb-Croat-Slovene State, Sweden, Switzerland, Czecho-Slovakia, Uruguay and Venezuela :

Desirous of making provision to secure and maintain freedom of communications and of transit,

Being of opinion that in such matters general conventions to which other Powers may accede at a later date constitute the best method of realising the purpose of Article 23 (e) of the Covenant of the League of Nations,

Recognising that it is well to proclaim the right of free transit and to make regulations thereon as being one of the best means of developing co-operation between States without prejudice to their rights of sovereignty or authority over routes available for transit,

Having accepted the invitation of the League of Nations to take part in a Conference at Barcelona which met on March 10th, 1921, and having taken note of the final Act of such Conference,

Anxious to bring into force forthwith the provisions of the Regulations relating to transit by rail or waterway adopted thereat,

Wishing to conclude a Convention for this purpose, the HIGH CONTRACTING PARTIES have appointed as their Plenipotentiaries :

The President of the Supreme Council of Albania :

The President of the Republic of Austria :

M. Henri REINHARDT, Ministerial Councillor ;

His Majesty the King of the Belgians :

M. Xavier NEUJEAN, Member of the Chamber of Representatives, Minister of Railways, Marine, Posts and Telegraphs ;

The President of the Republic of Bolivia :

M. Trifon MELEAN, Bolivian Consul-General in Spain ;

The President of the Republic of Brazil :

His Majesty the King of Bulgaria :

M. Lubin BOCHKOFF, Civil Engineer, Assistant to the Director-General of Railways and Ports ;

The President of the Republic of Chile :

The President of the Republic of China :

The President of the Republic of Colombia :

The President of the Republic of Costa-Rica :

M. Manuel de PERALTA, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Republic of Costa-Rica, to Spain ;

The President of the Republic of 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 du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes :
Sir Hubert LLEWELLYN SMITH, G.C.B., Conseiller économique du Gouvernement,
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 d'Espagne :
Senor Don Emilio ORTUNO Y BERTE, Membre de la Chambre des députés, ancien ministre des Travaux publics ;
- Le Président de la République Esthonienne :
- Le Président de la République de Finlande :
- Le Président de la République Française :
- 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 :
Son Excellence M. Camillo PEANO, Ministre des Travaux publics du Royaume d'Italie, député au Parlement ;
M. Paolo BIGNAMI, ingénieur, député au Parlement, ancien sous-Secrétaire d'Etat ;
- Sa Majesté l'Empereur du Japon :
- Le Président de la République de Lettonie :
M. Germain ALBAT, sous-Secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères ;
- Le Président de la République Lithuanienne :
- Son Altesse Royale la Grande-Duchesse de Luxembourg :
M. Antoine LEFORT, chargé d'Affaires à Berne ;
- Sa Majesté le Roi de Norvège :
- Le Président de la République de Panama :
M. le Dr Evenor HAZÉRA, Consul général de Panama pour l'Espagne, ancien sous-Secrétaire d'Etat ;
- Le Président de la République du Paraguay :

His Majesty the King of Denmark and of Iceland :

M. Peter Andreas HOLCK-COLDING, Chef de Bureau in the Ministry of Public Works ;

His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India :

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH, G.C.B., Economic Adviser to the Government ;

and for the Dominion of New Zealand :

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH, G.C.B.

For India :

Sir Louis James KERSHAW, K.C.S.I., C.I.E., Secretary in the Revenue and Statistics Department in the India Office ;

His Majesty the King of Spain :

Señor Don Emilio ORTUNO Y BERTE, Member of the Chamber of Deputies, formerly Minister of Public Works ;

The President of the Esthonian Republic :

The Præsident of the Republic of Finland :

The President of the French Republic :

His Majesty the King of the Hellenes :

M. Pierre SCASSI, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of His Hellenic Majesty in Spain ;

The President of the Republic of Guatemala :

Dr. Norberto GALVEZ, Guatemalan Consul-General at Barcelona .

The President of the Republic of Haiti :

The President of the Republic of Honduras :

His Majesty the King of Italy :

His Excellency M. Camillo PEANO, Minister for Public Works, Member of the Chamber of Deputies ;

M. Paolo BIGNAMI, Engineer, Member of the Chamber of Deputies, formerly Under-Secretary of State.

His Majesty the Emperor of Japan :

The President of the Republic of Latvia :

M. Germain ALBAT, Under-Secretary of State for Foreign Affairs ;

The President of the Lithuanian Republic :

Her Royal Highness the Grand-Duchess of Luxemburg :

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

His Majesty the King of Norway :

The President of the Republic of Panama :

Dr. Evenor HAZERA, Consul-General for Panama in Spain, formerly Under-Secretary of State ;

The President of the Republic of Paraguay :

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas :

M. le Dr C. LELY, ancien Ministre du Waterstaat, du Commerce et de l'Industrie, Membre de la Seconde Chambre des Etats Généraux ;

M. le Jonkheer Dr W. J. M. van EYSINGA, Professeur à l'Université de Leyde :

M. A. G. KROLLER, Membre du Conseil Economique du Ministère des Affaires étrangères ;

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 WIELOWIEYSKI ;

Le Président de la République Portugaise :

Sa Majesté le Roi de Roumanie :

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 :

Le Président de la Confédération Suisse :

Le Président de la République Tchéco-Slovaque :

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

Le Président des Etats-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 Etats admis à signer la Convention. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Secrétariat.

Her Majesty the Queen of the Netherlands :

Dr. C. LELY, Formerly Minister for « Waterstaat », Commerce and Industry,
Member of the Second Chamber of the States General ;
Jonkheer Dr. W. J. M. van EYSINGA, Professor of International Law
in the University of Leyde ;
M. A. G. KROLLER, Member of the Economic Council of the Ministry of
Foreign Affairs ;

His Imperial Majesty the Shah of Persia :

His Excellency Mirza HUSSEIN KHAN ALAÏ, Envoy Extraordinary
and Minister Plenipotentiary to Spain ;

The President of the Polish Republic :

M. Joseph WIELOWIEYSKI ;

The President of the Portuguese Republic ;

His Majesty the King of Roumania :

His Majesty the King of the Serbs, Croats, and Slovenes :

Dr. Ante TRESICH-PAVICHICH, Envoy Extraordinary and Minister Pleni-
potentiary to Spain and Portugal ;

His Majesty the King of Sweden :

The President of the Swiss Confederation :

The President of the Czecho-Slovak Republic :

Dr. Ottokar LANKAS, Ministerial Councillor and Director of Transport in
the Ministry of Railways ;

The President of the Oriental Republic of Uruguay :

M. Benjamin FERNANDEZ Y MEDINA, Envoy Extraordinary and Minister
Plenipotentiary to Spain ;

The President of the United States of Venezuela :

Who, after communicating their full powers found in good and due form,
have agreed as follows :

ARTICLE 1.

The High Contracting Parties declare that they accept the Statute on Freedom
of Transit annexed hereto, adopted by the Barcelona Conference on April 14th, 1921.

This Statute will be deemed to constitute an integral part of the present Conven-
tion. Consequently they hereby declare that they accept the obligations and under-
takings of the said Statute in conformity with the terms and in accordance with
the conditions set out therein.

ARTICLE 2.

The present Convention does not in any way affect the rights and obligations
arising out of the provisions of the Treaty of Peace signed at Versailles on June 28th,
1919, or out of the provisions of the other corresponding Treaties, in so far as they
concern the Powers which have signed, or which benefit by, such Treaties.

ARTICLE 3.

The present Convention, of which the French and English texts are both
authentic, shall bear this day's date and shall be open for signature until Decem-
ber 1st, 1921.

ARTICLE 4.

The present Convention is subject to ratification. The instruments of
ratification shall be transmitted to the Secretary-General of the League of Nations
who will notify the receipt of them to the other Members of the League and to
States admitted to sign the Convention. The instruments of ratification shall be
deposited in the archives of the Secretariat.

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 Etats 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 revision 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.

[*Suivent les signatures des Délégués.*]

Le Délégué britannique a signé 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.

In order to comply with the provisions of Article 18 of the Covenant of the League of Nations, the Secretary-General will register the present Convention upon the deposit of the first ratification.

ARTICLE 5.

Members of the League of Nations which have not signed the present Convention before December 1st, 1921, may accede to it.

The same applies to States not Members of the League to which the Council of the League may decide officially to communicate the present Convention.

Accession will be notified to the Secretary-General of the League, who will inform all Powers concerned of the accession and of the date on which it was notified.

ARTICLE 6.

The present Convention will not come into force until it has been ratified by five Powers. The date of its coming into force shall be the ninetieth day after the receipt by the Secretary-General of the League of Nations of the fifth ratification. Thereafter the present Convention will take effect in the case of each Party ninety days after the receipt of its ratification or of the notification of its accession.

Upon the coming into force of the present Convention, the Secretary-General will address a certified copy of it to the Powers not Members of the League which are bound under the Treaties of Peace to accede to it.

ARTICLE 7.

A special record shall be kept by the Secretary-General of the League of Nations, showing which of the Parties have signed, ratified, acceded to or denounced the present Convention. This record shall be open to the Members of the League at all times; it shall be published as often as possible in accordance with the directions of the Council.

ARTICLE 8.

Subject to the provisions of Article 2 of the present Convention, the latter may be denounced by any Party thereto after the expiration of five years from the date when it came into force in respect of that Party. Denunciation shall be effected by notification in writing addressed to the Secretary-General of the League of Nations. Copies of such notification shall be transmitted forthwith by him to all the other Parties, informing them of the date on which it was received.

The denunciation shall take effect one year after the date on which it was notified to the Secretary-General, and shall operate only in respect of the notifying Power.

ARTICLE 9.

A request for the revision of the present Convention may be made at any time by one-third of the High Contracting Parties.

In faith whereof the above-named Plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done at Barcelona the twentieth day of April, one thousand nine hundred and twenty-one, in a single copy which shall remain deposited in the Archives of the League of Nations.

[Here follow the signatures of the Delegates.]

The British Delegate signed subject to the Declaration inserted in the Procès-verbal of the Meeting of April 19th, 1921, as to the British Dominions which have not been represented at the Barcelona Conference.

STATUT SUR LA LIBERTE 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 Etats 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'Etat 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 Etats 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 Etats 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 Etats contractants s'engagent à appliquer aux transports en transit, sur les voies exploitées ou administrées par des services d'Etat 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 du 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 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.

Chaque Etat 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

STATUTE ON FREEDOM OF TRANSIT.

ARTICLE 1.

Persons, baggage and goods, and also vessels, coaching and goods stock, and other means of transport, shall be deemed to be in transit across territory under the sovereignty or authority of one of the Contracting States, when the passage across such territory, with or without transshipment, warehousing, breaking bulk, or change in the mode of transport, is only a portion of a complete journey, beginning and terminating beyond the frontier of the State across whose territory the transit takes place.

Traffic of this nature is termed in this Statute " traffic in transit."

ARTICLE 2.

Subject to the other provisions of this Statute, the measures taken by Contracting States for regulating and forwarding traffic across territory under their sovereignty or authority shall facilitate free transit by rail or waterway on routes in use convenient for international transit. No distinction shall be made which is based on the nationality of persons, the flag of vessels, the place of origin, departure, entry, exit or destination, or on any circumstances relating to the ownership of goods or of vessels, coaching or goods stock or other means of transport.

In order to ensure the application of the provisions of this Article, Contracting States will allow transit in accordance with the customary conditions and reserves across their territorial waters.

ARTICLE 3.

Traffic in transit shall not be subject to any special dues in respect of transit (including entry and exit). Nevertheless, on such traffic in transit there may be levied dues intended solely to defray expenses of supervision and administration entailed by such transit. The rate of any such dues must correspond as nearly as possible with the expenses which they are intended to cover, and the dues must be imposed under the conditions of equality laid down in the preceding Article, except that on certain routes, such dues may be reduced or even abolished on account of differences in the cost of supervision.

ARTICLE 4.

The Contracting States undertake to apply to traffic in transit on routes operated or administered by the State or under concession, whatever may be the place of departure or destination of the traffic, tariffs which, having regard to the conditions of the traffic and to considerations of commercial competition between routes, are reasonable as regards both their rates and the method of their application. These tariffs shall be so fixed as to facilitate international traffic as much as possible. No charges, facilities or restrictions shall depend, directly or indirectly, on the nationality or ownership of the vessel or other means of transport on which any part of the complete journey has been or is to be accomplished.

ARTICLE 5.

No Contracting State shall be bound by this Statute to afford transit for passengers whose admission into its territories is forbidden, or for goods of a kind of which the importation is prohibited, either on grounds of public health or security, or as a precaution against diseases of animals or plants.

Each Contracting State shall be entitled to take reasonable precautions to ensure that persons, baggage and goods, particularly goods which are the subject of a monopoly, and also vessels, coaching and good stock and other means of

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 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, 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 Etats 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 Etat non contractant, ni aux marchandises, voitures, wagons ou autres instruments de transport ayant pour Etat de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination, un Etat non contractant, sauf les cas où des motifs valables seraient invoqués en faveur d'un tel transit, par l'un quelconque des autres Etats contractants intéressés. Il est entendu, pour l'application du présent article, que les marchandises transitant sans transbordement, sous pavillon d'un des Etats 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 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 le 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 Etats 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 Etats 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 condi-

transport, are really in transit, as well as to ensure that passengers in transit are in a position to complete their journey, and to prevent the safety of the routes and means of communication being endangered.

Nothing in this Statute shall affect the measures which one of the Contracting States may feel called upon to take in pursuance of general international Conventions to which it is a party, or which may be concluded hereafter, particularly Conventions concluded under the auspices of the League of Nations, relating to the transit, export or import of particular kinds of articles, such as opium or other dangerous drugs, arms or the produce of fisheries, or in pursuance of general Conventions intended to prevent any infringement of industrial, literary or artistic property, or relating to false marks, false indications of origin, or other methods of unfair competition.

Any haulage service established as a monopoly on waterways used for transit must be so organised as not to hinder the transit of vessels.

ARTICLE 6.

This Statute does not of itself impose on any of the Contracting States a fresh obligation to grant freedom of transit to the nationals and their baggage, or to the flag of a non-Contracting State, nor to the goods, nor to coaching and goods stock or other means of transport coming or entering from, or leaving by, or destined for a non-Contracting State, except when a valid reason is shown for such transit by one of the other Contracting States concerned. It is understood that for the purposes of this Article, goods in transit under the flag of a Contracting State shall, if no transshipment takes place, benefit by the advantages granted to that flag.

ARTICLE 7.

The measures of a general or particular character which a Contracting State is obliged to take in case of an emergency affecting the safety of the State or the vital interests of the country may in exceptional cases, and for as short a period as possible, involve a deviation from the provisions of the above Articles; it being understood that the principle of freedom of transit must be observed to the utmost possible extent.

ARTICLE 8.

This Statute does not prescribe the rights and duties of belligerents and neutrals in time of war. The Statute shall, however, continue in force in time of war so far as such rights and duties permit.

ARTICLE 9.

This Statute does not impose upon a Contracting State any obligations conflicting with its rights and duties as a Member of the League of Nations.

ARTICLE 10.

The coming into force of this Statute will not abrogate treaties, conventions and agreements on questions of transit concluded by Contracting States before May 1st, 1921.

In consideration of such agreements being kept in force, Contracting States undertake, either on the termination of the agreement or when circumstances permit, to introduce into agreements so kept in force which contravene the provisions of this Statute the modifications required to bring them into harmony with such provisions, so far as the geographical, economic or technical circumstances of the countries or areas concerned allow.

Contracting States also undertake not to conclude in future treaties, conventions or agreements which are inconsistent with the provisions of this Statute, except when geographical, economic or technical considerations justify exceptional deviations therefrom.

Furthermore, Contracting States may in matters of transit enter into regional understandings consistent with the principles of this Statute.

ARTICLE 11.

This Statute does not entail in any way the withdrawal of facilities which are greater than those provided for in the Statute and have been granted, under

tions 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 (e) du Pacté 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 notamment 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.

conditions consistent with its principles, to traffic in transit across territory under the sovereignty or authority of a Contracting State. The Statute also entails no prohibitions of such grant of greater facilities in the future.

ARTICLE 12.

In conformity with Article 23 (e) of the Covenant of the League of Nations, any Contracting State which can establish a good case against the application of any provision of this Statute in some or all of its territory on the ground of the grave economic situation arising out of the acts of devastation perpetrated on its soil during the war 1914-1918, shall be deemed to be relieved temporarily of the obligations arising from the application of such provision, it being understood that the principle of freedom of transit must be observed to the utmost possible extent.

ARTICLE 13.

Any dispute which may arise as to the interpretation or application of this Statute which is not settled directly between the parties themselves shall be brought before the Permanent Court of International Justice, unless, under a special agreement or a general arbitration provision, steps are taken for the settlement of the dispute by arbitration or some other means.

Proceedings are opened in the manner laid down in Article 40 of the Statute of the Permanent Court of International Justice.

In order to settle such disputes, however, in a friendly way as far as possible, the Contracting States undertake, before resorting to any judicial proceedings and without prejudice to the powers and right of action of the Council and of the Assembly, to submit such disputes for an opinion to any body established by the League of Nations as the advisory and technical organisation of the Members of the League in matters of communications and transit. In urgent cases a preliminary opinion may recommend temporary measures intended in particular to restore the facilities for freedom of transit which existed before the act or occurrence which gave rise to the dispute.

ARTICLE 14.

In view of the fact that within or immediately adjacent to the territory of some of the Contracting States there are areas or enclaves, small in extent and population in comparison with such territories, and that these areas or enclaves form detached portions or settlements of other parent States, and that it is impracticable for reasons of an administrative order to apply to them the provisions of this Statute, it is agreed that these provisions shall not apply to them.

The same stipulation applies where a colony or dependency has a very long frontier in comparison with its surface and where in consequence it is practically impossible to afford the necessary customs and police supervision.

The States concerned, however, will apply in the cases referred to above a regime which will respect the principles of the present Statute and facilitate transit and communications as far as practicable.

ARTICLE 15.

It is understood that this Statute must not be interpreted as regulating in any way rights and obligations *inter se* of territories forming part or placed under the protection of the same sovereign State, whether or not these territories are individually Members of the League of Nations.

4.

CONVENTION ET STATUT SUR LE RÉGIME DES VOIES NAVI-
GABLES D'INTÉRÊT INTERNATIONAL.

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'Esthonie, la Finlande, la France, la Grèce, le Guatemala, Haïti, le Honduras, l'Italie, le Japon, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Norvège, le Panama, le Paraguay, les Pays-Bas, la Perse, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, l'Etat Serbe-Croate-Slovène, la Suède, la Suisse, la Tchéco-Slovaquie, l'Uruguay et le Venezuela.

Désireux en ce qui concerne le régime international de la navigation sur les eaux intérieures de poursuivre l'évolution commencée il y a plus d'un siècle et affirmée solennellement dans de nombreux Traités,

Considérant que 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 23 (e) du Pacte de la Société des Nations,

Reconnaissant en particulier, qu'une consécration nouvelle du principe de la liberté de la navigation dans un Statut élaboré par quarante et un Etats appartenant aux diverses parties du monde, constitue une étape nouvelle et significative dans la voie de la coopération entre Etats accomplie sans porter aucun préjudice à leurs droits de souveraineté ou d'autorité,

Ayant accepté l'invitation de la Société des Nations de participer à une Conférence réunie à Barcelone le 10 mars 1921, et ayant pris connaissance de l'Acte final de cette Conférence,

Soucieux de mettre en vigueur, dès à présent, les dispositions du Statut concernant le Régime des Voies navigables d'Intérêt international qui y a été adopté,

Voulant conclure une Convention à cet effet, les HAUTES PARTIES CONTRACTANTES ont désigné pour plénipotentiaires :

Le Président du Conseil Suprême de l'Albanie :

Le Président de la République d'Autriche :

M. Henri REINHARDT, Conseiller Ministériel.

Sa Majesté le Roi des Belges :

M. Xavier NEUJEAN, Ministre des Chemins de fer, de la Marine, des Postes et des Télégraphes.

Le Président de la République de Bolivie :

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

Le Président de la République des Etats-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 :

Le Président de la République Chinoise :

4.

CONVENTION AND STATUTE ON THE REGIME OF NAVIGABLE
WATERWAYS OF INTERNATIONAL CONCERN.

Albania, Austria, Belgium, Bolivia, Brazil, Bulgaria, Chile, China, Colombia, Costa-Rica, Cuba, Denmark, the British Empire (with New Zealand and India), Spain, Esthonia, Finland, France, Greece, Guatemala, Haiti, Honduras, Italy, Japan, Latvia, Lithuania, Luxemburg, Norway, Panama, Paraguay, the Netherlands, Persia, Poland, Portugal, Roumania, the Serb-Croat-Slovene State, Sweden, Switzerland, Czecho-Slovakia, Uruguay and Venezuela :

Desirous of carrying further the development as regards the international regime of navigation on internal waterways, which began more than a century ago, and which has been solemnly affirmed in numerous treaties.

Considering that General Conventions to which other Powers may accede at a later date constitute the best method of realising the purpose of Article 23 (e) of the Covenant of the League of Nations,

Recognising in particular that a fresh confirmation of the principle of Freedom of Navigation in a Statute elaborated by forty-one States belonging to the different portions of the world constitutes a new and significant stage towards the establishment of co-operation among States without in any way prejudicing their rights of sovereignty or authority,

Having accepted the invitation of the League of Nations to take part in a Conference at Barcelona which met on March 10th, 1921 and having taken note of the Final Act of such Conference,

Anxious to bring into force forthwith the provisions of the Statute relating to the Regime of Navigable Waterways of International Concern which has there been adopted,

Wishing to conclude a Convention for this purpose the HIGH CONTRACTING PARTIES have appointed as their Plenipotentiaries :

The President of the Supreme Council of Albania :

The President of the Republic of Austria :
M. Henri REINHARDT, Ministerial Councillor.

His Majesty the King of the Belgians :
M. Xavier NEUJEAN, Minister for Railways, Marine, Posts and Telegraphs.

The President of the Republic of Bolivia :
M. Trifon MELEAN, Bolivian Consul in Spain.

The President of the Republic of Brazil :

His Majesty the King of Bulgaria :
M. Lubin BOCHKOFF, Civil Engineer, Assistant to the Director-General of Railways and Ports.

The President of the Republic of Chile :

The President of the Republic of China :

Le Président de la République de Colombie :

Le Président de la République de Costa-Rica :

M. Manuel de PERALTA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de la République de Costa-Rica, en Espagne.

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 du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes :

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH, G.C.B., Conseiller Économique du Gouvernement,

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 d'Espagne :

Le Président de la République Esthonienne :

Le Président de la République de Finlande :

Le Président de la République Française :

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 de Haïti :

Le Président de la République de Honduras :

Sa Majesté le Roi d'Italie :

Son Excellence Monsieur Camillo PEANO, Ministre des Travaux Publics du Royaume d'Italie. Député au Parlement italien.

M. Paolo BIGNAMI, Ingénieur, Député au Parlement italien, ancien sous-Secrétaire d'Etat.

Sa Majesté l'Empereur du Japon :

Le Président de la République de Lettonie :

M. Germain ALBAT, sous-Secrétaire d'Etat aux Affaires Étrangères.

Le Président de la République Lithuanienne :

The President of the Republic of Colombia :

The President of the Republic of Costa-Rica :

M. Manuel de PERALTA, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Republic of Costa-Rica to Spain.

The President of the Republic of Cuba :

His Majesty the King of Denmark and of Iceland :

M. Peter Andreas HOLCK-COLDING, Chef de Bureau in the Ministry of Public Works.

His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India :

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH, G.C.B., Economic Adviser to the Government ;

and for the Dominion of New Zealand :

Sir Hubert LLEWELLYN SMITH, G.C.B.

for India :

Sir Louis James KERSHAW, K.C.S.I., C.I.E., Secretary in the Revenue and Statistics Department in the India Office.

His Majesty the King of Spain :

The President of the Esthonian Republic :

The President of the Republic of Finland :

The President of the French Republic :

His Majesty the King of the Hellenes :

M. Pierre SCASSI, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of His Hellenic Majesty in Spain.

The President of the Republic of Guatemala :

Dr. Norberto GALVEZ, Guatemalan Consul-General at Barcelona.

The President of the Republic of Haiti :

The President of the Republic of Honduras :

His Majesty the King of Italy :

His Excellency M. Camillo PEANO, Minister for Public Works, Member of the Chamber of Deputies.

M. Paolo BIGNAMI, Engineer, Member of the Chamber of Deputies, former Under-Secretary of State.

His Majesty the Emperor of Japan :

The President of the Republic of Latvia :

M. Germain ALBAT, Under-Secretary of State for Foreign Affairs.

The President of the Lithuanian Republic :

Son Altesse Royale la Grande-Duchesse de Luxembourg :
M. Antoine LEFORT, Chargé d'Affaires à Berne.

Sa Majesté le Roi de Norvège :

Le Président de la République de Panama :
M. le Docteur Evenor HAZERA, Consul général de Panama pour l'Espagne,
ancien sous-Secrétaire d'Etat.

Le Président de la République de Paraguay :

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas :
M. le Docteur C. LELY, Ancien Ministre du Waterstaat, du Commerce et de
l'Industrie, Membre de la Seconde Chambre des Etats-Généraux.
M. le Jonkheer Docteur W. J. M. van EYSINGA, Professeur à l'Université de
Leyde.
M.A. G. KROLLER, Membre du Conseil Economique du Ministère des Affaires
Etrangères.

Sa Majesté le Shah de Perse :
S. E. Mirza HUSSEIN KHAN ALAI, Envoyé extraordinaire et Ministre pléni-
potentiaire de Perse en Espagne.

Le Président de la République Polonaise :
M. Joseph WIELOWIEYSKI.

Le Président de la République Portugaise :

Sa Majesté le Roi de Roumanie :

Sa Majesté le Roi des Serbes-Croates et Slovènes :
M. Ante TRESICH PAVICHICH, Envoyé extraordinaire et Ministre pléni-
potentiaire en Espagne et au Portugal.

Sa Majesté le Roi de Suède :

Le Conseil Fédéral de la Confédération Suisse :

Le Président de la République Tchéco-Slovaque :
M. Bohuslav MULLER, Ingénieur, Secrétaire d'Etat au Ministère des Travaux
publics, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire.

Le Président de la République Orientale de l'Uruguay :
M. Benjamin FERNANDEZ Y MEDINA, Envoyé extraordinaire et Ministre
plénipotentiaire en Espagne.

Le Président des Etats-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
au Régime des Voies navigables d'Intérêt international, adopté par la Conférence
de Barcelone, le 19 avril 1921.

Her Royal Highness the Grand-Duchess of Luxemburg :
M. Antoine LEFORT, Chargé d'Affaires at Berne.

His Majesty the King of Norway :

The President of the Republic of Panama :
Dr. Evenor HAZERA, Consul-General for Panama in Spain, former Under-Secretary of State.

The President of the Republic of Paraguay :

Her Majesty the Queen of the Netherlands :
Dr. C. LELY, former Minister for "Waterstaat," Commerce and Industry,
Member of the Second Chamber of the States General.
Jonkheer W. J. M. van EYSINGA, Professor of International Law in the
University of Leyden.
M. A. G. KROLLER, Member of the Economic Council of the Ministry of
Foreign Affairs.

His Majesty the Shah of Persia :
His Excellency Mirza HUSSEIN KHAN ALAI, Envoy Extraordinary and
Minister Plenipotentiary to Spain.

The President of the Polish Republic :
M. Joseph WIELOWIEYSKI.

The President of the Portuguese Republic :

His Majesty the King of Roumania :

His Majesty the King of the Serbs, Croats and Slovenes :
Dr. Ante TRESICH-PAVICHICH, Envoy Extraordinary and Minister
Plenipotentiary to Spain and Portugal.

His Majesty the King of Sweden :

The Federal Council of the Swiss Confederation :

The President of the Czecho-Slovak Republic :
M. Bohuslav MULLER, Engineer, Secretary of State at the Ministry of Public
Works, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary.

The President of the Oriental Republic of Uruguay :
M. Benjamin FERNANDEZ Y MEDINA, Envoy Extraordinary and Minister
Plenipotentiary to Spain.

The President of the United States of Venezuela :

Who, after communicating their full powers found in good and due form, have
agreed as follows :—

ARTICLE I.

The High Contracting Parties declare that they accept the Statute on the
Regime of Navigable Waterways of International Concern annexed hereto,
adopted by the Barcelona Conference on April 19th, 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 Etats 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 Etats 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

This Statute will be deemed to constitute an integral part of the present Convention. Consequently, they hereby declare that they accept the obligations and undertakings of the said Statute in conformity with the terms and in accordance with the conditions set out therein.

ARTICLE 2.

The present Convention does not in any way affect the rights and obligations arising out of the provisions of the Treaty of Peace signed at Versailles on June 28th, 1919, or out of the provisions of the other corresponding Treaties, in so far as they concern the Powers which have signed, or which benefit by, such Treaties.

ARTICLE 3.

The present Convention, of which the French and English texts are both authentic, shall bear this day's date and shall be open for signature until December 1st, 1921

ARTICLE 4.

The present Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be transmitted to the Secretary-General of the League of Nations, who will notify the receipt of them to the other Members of the League and to States admitted to sign the Convention. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Secretariat.

In order to comply with the provisions of Article 18 of the Covenant of the League of Nations, the Secretary-General will register the present Convention upon the deposit of the first ratification.

ARTICLE 5.

Members of the League of Nations which have not signed the present Convention before December 1st, 1921, may accede to it.

The same applies to States not Members of the League to which the Council of the League may decide officially to communicate the present Convention.

Accession will be notified to the Secretary-General of the League, who will inform all Powers concerned of the accession and of the date on which it was notified.

ARTICLE 6.

The present Convention will not come into force until it has been ratified by five Powers. The date of its coming into force shall be the ninetieth day after the receipt by the Secretary-General of the League of Nations of the fifth ratification. Thereafter the present Convention will take effect in the case of each Party ninety days after the receipt of its ratification or of the notification of its accession.

Upon the coming into force of the present Convention, the Secretary-General will address a certified copy of it to the Powers not Members of the League which are bound under the Treaties of Peace to accede to it.

ARTICLE 7.

A special record shall be kept by the Secretary-General of the League of Nations, showing which of the Parties have signed, ratified, acceded to or denounced the present Convention. This record shall be open to the Members of the League at all times; it shall be published as often as possible in accordance with the directions of the Council.

ARTICLE 8.

Subject to the provisions of Article 2 of the present Convention, the latter may be denounced by any Party thereto after the expiration of five years from the date when it came into force in respect of that Party. Denunciation shall be effected by notification in writing addressed to the Secretary-General of the League of Nations. Copies of such notification shall be transmitted forthwith by him to all the other Parties, informing them of the date on which it was received. The denunciation shall take effect one year after the date on which it was notified to the Secretary-General, and shall operate only in respect of the notifying

ce qui concerne la Puissance qui l'aura notifiée. Elle ne portera pas atteinte, à moins d'accord contraire, à des engagements relatifs à un programme de travaux contractés avant la dénonciation.

ARTICLE 9

La revision 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.

[Suivent les signatures des Délégués.]

Le Délégué britannique a signé 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.

Power. It shall not, in the absence of an agreement to the contrary, prejudice engagements entered into before the denunciation relating to a programme of works.

ARTICLE 9.

A request for the revision of the present Convention may be made at any time by one-third of the High Contracting Parties.

In faith whereof the above-named Plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done at Barcelona the twentieth day of April one thousand nine hundred and twenty-one, in a single copy which shall remain deposited in the archives of the League of Nations.

[Here follow the signatures of the Delegates.]

The British Delegate signed subject to the Declaration inserted in the Procès-Verbal of the Meeting of April 10th, 1921, as to the British Dominions which have not been represented at the Barcelona Conference.

STATUT RELATIF AU RÉGIME DES VOIES NAVIGABLES D'INTÉRÊT INTERNATIONAL.

ARTICLE PREMIER.

Pour l'application du présent Statut, seront considérées comme voies navigables d'intérêt international :

1. Toutes parties naturellement navigables vers et depuis la mer d'une voie d'eau qui, dans son cours naturellement navigable vers et depuis la mer, sépare ou traverse différents Etats, ainsi que toute partie d'une autre voie d'eau naturellement navigable vers et depuis la mer reliant à la mer une voie d'eau naturellement navigable qui sépare ou traverse différents Etats.

Il est entendu que :

- a) le transbordement d'un navire ou bateau à un autre n'est pas exclu par les mots « navigables vers et depuis la mer »;
- b) est dite naturellement navigable toute voie d'eau naturelle ou partie de voie d'eau naturelle faisant actuellement l'objet d'une navigation commerciale ordinaire ou susceptible, par ses conditions naturelles, de faire l'objet d'une telle navigation ; par navigation commerciale ordinaire, il faut entendre une navigation qui, étant données les conditions économiques des pays riverains, est commercialement et couramment praticable ;
- c) les affluents doivent être considérés comme des voies d'eau séparées ;
- d) les canaux latéraux établis en vue de suppléer aux imperfections d'une voie d'eau rentrant dans la définition ci-dessus sont assimilés à cette dernière ;
- e) sont considérés comme riverains tous les Etats séparés ou traversés par une même voie navigable d'intérêt international, y compris ses affluents d'intérêt international.

2. Les voies d'eau ou parties de voies d'eau naturelles ou artificielles désignées expressément comme devant être soumises au régime de la Convention générale concernant les voies navigables, soit dans des Actes unilatéraux des Etats sous la souveraineté ou l'autorité desquels se trouvent lesdites voies d'eau ou parties de voies d'eau, soit dans des accords comportant notamment le consentement desdits Etats.

ARTICLE 2.

Parmi les voies navigables d'intérêt international, constituant une catégorie spéciale en vue de l'application des articles 5, 10, 12 et 14 du présent Statut :

- a) les voies navigables pour lesquelles il existe une Commission internationale où sont représentés des Etats non riverains ;
- b) les voies navigables qui seraient ultérieurement classées dans cette catégorie, soit en vertu d'Actes unilatéraux des Etats sous la souveraineté ou l'autorité desquels elles se trouvent, soit en vertu d'accords comportant notamment le consentement desdits Etats.

ARTICLE 3.

Sous réserve des stipulations des articles 5 et 17, chacun des Etats contractants accordera, sur les parties de voies navigables ci-dessus désignées qui se trouvent sous sa souveraineté ou autorité, le libre exercice de la navigation aux navires et bateaux battant pavillon de l'un quelconque des Etats contractants.

ARTICLE 4.

Dans l'exercice de la navigation ci-dessus visée, les ressortissants, les biens et les pavillons de tous les Etats contractants, seront sous tous les rapports, traités sur le pied d'une parfaite égalité. Aucune distinction ne sera notamment faite entre les ressortissants, les biens et les pavillons des différents Etats riverains, y compris l'Etat riverain sous la souveraineté ou l'autorité duquel se trouve la partie de voie navigable considérée ; de même, aucune distinction ne sera faite entre les ressortissants, les biens et les pavillons des Etats riverains et ceux des non-riverains. Il est entendu, en conséquence, qu'aucun privilège exclusif de navigation ne sera accordé sur lesdites voies navigables à des sociétés ou à des particuliers.

Aucune distinction ne pourra être faite, dans ledit exercice, en raison du point de provenance ou de destination, ou de la direction des transports

STATUTE ON THE REGIME OF NAVIGABLE WATERWAYS OF INTERNATIONAL CONCERN

ARTICLE 1.

In the application of the Statute, the following are declared to be navigable waterways of international concern :

1. All parts which are naturally navigable to and from the sea of a waterway which in its course, naturally navigable to and from the sea, separates or traverses different States, and also any part of any other waterway naturally navigable to and from the sea, which connects with the sea a waterway naturally navigable which separates or traverses different States.

It is understood that :

- (a) Transshipment from one vessel to another is not excluded by the words " navigable to and from the sea " ;
- (b) Any natural waterway or part of a natural waterway, is termed " naturally navigable " if now used for ordinary commercial navigation, or capable by reason of its natural conditions of being so used ; by " ordinary commercial navigation " is to be understood navigation which, in view of the economic condition of the riparian countries, is commercially and normally practicable ;
- (c) Tributaries are to be considered as separate waterways ;
- (d) Lateral canals constructed in order to remedy the defects of a waterway included in the above definition are assimilated thereto.
- (e) The different States separated or traversed by a navigable waterway of international concern, including its tributaries of international concern, are deemed to be " riparian States."

2. Waterways, or parts of waterways, whether natural or artificial, expressly declared to be placed under the régime of the General Convention regarding navigable waterways of international concern either in unilateral Acts of the States under whose sovereignty or authority these waterways or parts of waterways are situated, or in agreements made with the consent, in particular, of such States.

ARTICLE 2.

For the purposes of Articles 5, 10, 12 and 14 of this Statute, the following shall form a special category of navigable waterways of international concern :

- (a) Navigable waterways for which there are international Commissions upon which non-riparian States are represented ;
- (b) Navigable waterways which may hereafter be placed in this category, either in pursuance of unilateral Acts of the States under whose sovereignty or authority they are situated, or in pursuance of agreements made with the consent, in particular, of such States.

ARTICLE 3.

Subject to the provisions contained in Articles 5 and 17, each of the Contracting States shall accord free exercise of navigation to the vessels flying the flag of any one of the other Contracting States on those parts of navigable waterways specified above which may be situated under its sovereignty or authority.

ARTICLE 4.

In the exercise of navigation referred to above, the nationals, property and flags of all Contracting States shall be treated in all respects on a footing of perfect equality. No distinction shall be made between the nationals, the property and the flags of the different riparian States, including the riparian State exercising sovereignty or authority over the portion of the navigable waterway in question: similarly, no distinction shall be made between the nationals, the property and the flags of riparian and non-riparian States. It is understood, in consequence, that no exclusive right of navigation shall be accorded on such navigable waterways to companies or to private persons.

No distinction shall be made in the said exercise, by reason of the point of departure or of destination, or of the direction of the traffic.

ARTICLE 5

Par dérogation aux deux articles précédents et sauf convention ou obligation contraire :

1. Tout Etat riverain a le droit de réserver à son propre pavillon le transport de voyageurs et de marchandises, chargés à un port se trouvant sous sa souveraineté ou autorité et déchargés à un autre port se trouvant également sous sa souveraineté ou autorité. L'Etat qui ne réserve pas à son propre pavillon les transports ci-dessus spécifiés peut néanmoins, à l'égard d'un co-riverain qui se les réserve, refuser le bénéfice de l'égalité de traitement en ce qui concerne ces dits transports.

Sur les voies navigables, visées à l'article 2, l'Acte de navigation ne pourra laisser aux Etats riverains que le droit de réserver les transports locaux de voyageurs et de marchandises indigènes ou indigénées. Toutefois, dans tous les cas où une liberté plus complète de la navigation aurait déjà été proclamée dans un Acte de navigation antérieur, cette liberté ne sera pas diminuée.

2. Lorsqu'un réseau navigable naturel d'intérêt international, ne comprenant pas de voies visées à l'article 2 ne sépare ou traverse que deux Etats, ceux-ci ont le droit de réserver d'un commun accord à leur pavillon le transport des voyageurs et des marchandises, chargés à un port de ce réseau et déchargés à un autre port de ce même réseau, à moins que ce transport ne soit accompli entre deux ports qui ne se trouvent pas sous la souveraineté ou l'autorité d'un même Etat au cours d'un voyage, sans transbordement sur les territoires de l'un ou l'autre desdits Etats, comportant un parcours en mer ou sur une voie navigable d'intérêt international n'appartenant pas audit réseau.

ARTICLE 6

Chacun des Etats contractants conserve sur les voies navigables ou parties de voies navigables visées à l'article 1, et se trouvant sous sa souveraineté ou autorité, le droit dont il jouit actuellement d'édicter des dispositions et de prendre des mesures nécessaires à la police générale du territoire et à l'application des lois et règlements concernant les douanes, la santé publique, les précautions contre les maladies des animaux et des végétaux, l'émigration ou l'immigration et l'importation ou l'exportation des marchandises prohibées ; il est entendu que ces dispositions et ces mesures ne dépassant pas les nécessités et appliquées, sur un pied de parfaite égalité aux ressortissants, aux biens et aux pavillons de l'un quelconque des Etats contractants, y compris l'Etat contractant qui les édicte, ne devront pas, sans motif valable, entraver le libre exercice de la navigation.

ARTICLE 7

Sur le parcours comme à l'embouchure de voies navigables d'intérêt international, il ne pourra être perçu de redevances d'aucune espèce, autres que des redevances ayant le caractère de rétributions et destinées exclusivement à couvrir d'une manière équitable les frais d'entretien de la navigabilité ou d'amélioration de la voie navigable et de ses accès, ou à subvenir à des dépenses faites dans l'intérêt de la navigation. Ces redevances seront calculées sur ces frais et dépenses et le tarif en sera affiché dans les ports. Elles seront établies de manière à ne pas rendre nécessaire, sauf soupçon de fraude ou de contravention, un examen détaillé de la cargaison et de manière à faciliter, autant que possible, tant par les conditions de leur prélèvement que par les tarifs eux-mêmes, le trafic international.

ARTICLE 8.

En ce qui concerne les formalités douanières, le transit des navires et des bateaux, des voyageurs et des marchandises, sur les voies navigables d'intérêt international, s'effectuera dans les conditions fixées par le Statut de Barcelone, sur la Liberté du Transit. Chaque fois que le transit aura lieu sans transbordement, les dispositions complémentaires ci-après seront applicables :

- a) Lorsque les deux rives d'une voie navigable d'intérêt international font partie d'un même Etat, les formalités douanières imposées aux marchandises en transit, après la déclaration et une visite sommaire, se borneront à la mise sous scellés, sous cadenas ou sous la garde d'agents des douanes ;
- b) Lorsqu'une voie navigable d'intérêt international forme frontière entre deux Etats, les navires et bateaux, les voyageurs et les marchandises en transit devront être, en cours de route, exempts de toute formalité douanière, sauf le cas où, pour des raisons valables d'ordre pratique et sans porter atteinte à la facilité de la navigation, l'accomplissement des formalités douanières se ferait en un point de la partie de la voie navigable formant frontière.

ARTICLE 5.

As an exception to the two preceding Articles, and in the absence of any Convention or obligation to the contrary :

1. A riparian State has the right of reserving for its own flag the transport of passengers and goods loaded at one port situated under its sovereignty or authority and unloaded at another port also situated under its sovereignty or authority. A State which does not reserve the above-mentioned transport to its own flag may, nevertheless, refuse the benefit of equality of treatment with regard to such transport to a co-riparian which does reserve it.

On the navigable waterways referred to in Article 2, the Act of Navigation shall only allow to riparian States the right of reserving the local transport of passengers or of goods which are of national origin or are nationalised. In every case, however, in which greater freedom of navigation may have been already established, in a previous Act of Navigation, this freedom shall not be reduced.

2. When a natural system of navigable waterways of international concern which does not include waterways of the kind referred to in Article 2 separates or traverses two States only, the latter have the right to reserve to their flags by mutual agreement the transport of passengers and goods loaded at one port of this system and unloaded at another port of the same system, unless this transport takes place between two ports which are not situated under the sovereignty or authority of the same State in the course of a voyage, effected without transshipment on the territory of either of the said States, involving a sea-passage or passage over a navigable waterway of international concern which does not belong to the said system.

ARTICLE 6.

Each of the Contracting States maintains its existing right, on the navigable waterways or parts of navigable waterways referred to in Article 1 and situated under its sovereignty or authority, to enact the stipulations and to take the measures necessary for policing the territory and for applying the laws and regulations relating to customs, public health, precautions against the diseases of animals and plants, emigration or immigration, and to the import or export of prohibited goods, it being understood that such stipulations and measures must be reasonable, must be applied on a footing of absolute equality between the nationals, property and flags of any one of the Contracting States, including the State which is their author, and must not without good reason impede the freedom of navigation.

ARTICLE 7.

No dues of any kind may be levied anywhere on the course or at the mouth of a navigable waterway of international concern, other than dues in the nature of payment for services rendered and intended solely to cover in an equitable manner the expenses of maintaining and improving the navigability of the waterway and its approaches, or to meet expenditure incurred in the interest of navigation. These dues shall be fixed in accordance with such expenses, and the tariff of dues shall be posted in the ports. These dues shall be levied in such a manner as to render unnecessary a detailed examination of the cargo, except in cases of suspected fraud or infringement of regulations, and so as to facilitate international traffic as much as possible, both as regards their rates and the method of their application.

ARTICLE 8.

The transit of vessels and of passengers and goods on navigable waterways of international concern shall, so far as customs formalities are concerned, be governed by the conditions laid down in the Statute of Barcelona on Freedom of Transit. Whenever transit takes place without transshipment the following additional provisions shall be applicable :

- (a) When both banks of a waterway of international concern are within one and the same State, the customs formalities imposed on goods in transit after they have been declared and subjected to a summary inspection shall be limited to placing them under seal or padlock, or in the custody of customs officers.
- (b) When a navigable waterway of international concern forms the frontier between two States, vessels, passengers and goods in transit shall while " en route " be exempt from any customs formality, except in cases in which there are valid reasons of a practical character for carrying out customs formalities at a place on the part of the river which forms the frontier, and this can be done without interfering with navigation facilities.

Le transit des navires ou bateaux et des voyageurs, ainsi que le transit des marchandises sans transbordement, sur les voies navigables d'intérêt international, ne pourront donner lieu à la perception d'aucun des droits qui sont, soit prohibés par le Statut de Barcelone sur la Liberté du Transit, soit autorisés par l'article 3 du dit Statut ; étant entendu toutefois, que pourront être mis à la charge des navires et bateaux en transit, le logement et la nourriture des agents des douanes strictement requis pour la surveillance.

ARTICLE 9.

Dans tous les ports situés sur une voie navigable d'intérêt international et sous le rapport de l'utilisation de ces ports, les ressortissants, les biens et les pavillons de tous les Etats contractants jouiront, sous réserve des dispositions des articles 5 et 17, notamment en ce qui concerne les droits et redevances de ports, d'un traitement égal à celui des ressortissants, des biens et des pavillons de l'Etat riverain sous la souveraineté ou l'autorité duquel le port se trouve. Il est entendu que les biens auxquels s'applique le présent alinéa sont les biens ayant pour origine, provenance ou destination, l'un quelconque des Etats contractants.

Les installations des ports situés sur une voie navigable d'intérêt international et les facilités offertes dans ceux-ci à la navigation ne pourront être soustraites à l'usage public que dans une mesure raisonnable et pleinement compatible avec le libre exercice de la navigation.

Pour l'application des droits de douane ou assimilés, des droits d'octroi local et de consommation, comme en ce qui touche les frais accessoires, perçus à l'occasion de l'importation ou de l'exportation des marchandises par lesdits ports, il ne sera fait aucune différence en raison du pavillon du navire ou bateau ayant effectué ou devant effectuer le transport, que ce pavillon soit le pavillon national ou celui de l'un quelconque des Etats contractants.

L'Etat sous la souveraineté ou l'autorité duquel un port se trouve pourra retirer le bénéfice de l'alinéa précédent à tout navire ou bateau s'il est prouvé que son armateur défavorise systématiquement les ressortissants de cet Etat ou les sociétés contrôlées par les dits ressortissants.

A moins de motif exceptionnel justifiant, pour des nécessités économiques, une dérogation, les droits de douane ne pourront être supérieurs à ceux qui sont perçus aux autres frontières douanières de l'Etat intéressé sur les marchandises de même nature, de même provenance et de même destination. Toutes les facilités qui seraient accordées, par les Etats contractants, sur d'autres voies de terre ou d'eau, ou dans d'autres ports pour l'importation et l'exportation des marchandises seront également concédées à l'importation ou à l'exportation effectuées dans les mêmes conditions par la voie navigable et les ports visés ci-dessus.

ARTICLE 10.

1. Tout Etat riverain est tenu, d'une part, de s'abstenir de toutes mesures susceptibles de porter atteinte à la navigabilité ou de diminuer les facilités de la navigation, et, d'autre part, de prendre le plus rapidement possible, toutes dispositions utiles afin d'écartier tous obstacles et dangers accidentels pour la navigation.

2. Si cette navigation exige un entretien régulier, chacun des Etats riverains a, à cet effet, l'obligation envers les autres de prendre les mesures et d'exécuter les travaux nécessaires sur son territoire le plus rapidement possible, compte tenu, à toute époque, de l'état de la navigation, ainsi que de l'état économique des régions desservies par la voie navigable.

Sauf convention contraire, chacun des Etats riverains aura le droit, en invoquant des motifs valables, d'exiger des autres riverains une équitable participation aux frais de cet entretien.

3. Sauf motif légitime d'opposition d'un des Etats riverains, y compris l'Etat territorialement intéressé, fondé soit sur les conditions mêmes de la navigabilité en son territoire, soit sur d'autres intérêts tels que, entre autres, le maintien du régime normal des eaux, les besoins de l'irrigation, l'utilisation de la force hydraulique ou la nécessité de la construction d'autres voies de communication plus avantageuses, un Etat riverain ne pourra se refuser à exécuter, à la demande d'un autre Etat riverain, les travaux nécessaires d'amélioration de la navigabilité, si celui-ci offre d'en payer les frais, ainsi qu'une part équitable de l'excédent des frais d'entretien. Néanmoins, il est entendu que ces travaux ne pourront être entrepris tant que l'Etat sur le territoire duquel ils doivent être exécutés s'y oppose du chef d'intérêts vitaux.

4. Sauf convention contraire, l'Etat tenu d'exécuter les travaux d'entretien pourra se libérer de cette obligation si, avec l'accord de tous les Etats co-riverains, un ou plusieurs d'entre eux acceptent de les exécuter à sa place ; pour les travaux d'amélioration, l'Etat tenu de les exécuter, sera libéré de cette obligation s'il autorise

The transit of vessels and passengers, as well as the transit of goods without transshipment, on navigable waterways of international concern, must not give rise to the levying of any duties whatsoever, whether prohibited by the Statute of Barcelona on Freedom of Transit or authorised by Article 3 of that Statute. It is nevertheless understood that vessels in transit may be made responsible for the board and lodging of any customs officers who are strictly required for supervision.

ARTICLE 9.

Subject to the provisions of Articles 5 and 17, the nationals, property and flags of all the Contracting States shall, in all ports situated on a navigable waterway of international concern, enjoy, in all that concerns the use of the port, including port dues and charges, a treatment equal to that accorded to the nationals, property and flag of the riparian State under whose sovereignty or authority the port is situated. It is understood that the property to which the present paragraph relates is property originating in, coming from or destined for, one or other of the Contracting States.

The equipment of ports situated on a navigable waterway of international concern, and the facilities afforded in these ports to navigation, must not be withheld from public use to an extent beyond what is reasonable and fully compatible with the free exercise of navigation.

In the application of customs or other analogous duties, local octroi or consumption duties, or incidental charges, levied on the occasion of the importation or exportation of goods through the aforesaid ports, no difference shall be made by reason of the flag of the vessel on which the transport has been or is to be accomplished, whether this flag be the national flag or that of any of the Contracting States.

The State under whose sovereignty or authority a port is situated may withdraw the benefits of the preceding paragraph from any vessel if it is proved that the owner of the vessel discriminates systematically against the nationals of that State, including companies controlled by such nationals.

In the absence of special circumstances justifying an exception on the ground of economic necessities, the customs duties must not be higher than those levied on the other customs frontiers of the State interested, on goods of the same kind, source and destination. All facilities accorded by the Contracting States to the importation or exportation of goods by other land or water routes, or in other ports, shall be equally accorded to importation or exportation under the same conditions over the navigable waterway and through the ports referred to above.

ARTICLE 10.

1. Each riparian State is bound, on the one hand, to refrain from all measures likely to prejudice the navigability of the waterway, or to reduce the facilities for navigation, and, on the other hand, to take as rapidly as possible all necessary steps for removing any obstacles and dangers which may occur to navigation.

2. If such navigation necessitates regular upkeep of the waterway, each of the riparian States is bound as towards the others to take such steps and to execute such works on its territory as are necessary for the purpose as quickly as possible, taking account at all times of the conditions of navigation, as well as of the economic state of the regions served by the navigable waterway.

In the absence of an agreement to the contrary, any riparian State will have the right, on valid reason being shown, to demand from the other riparians a reasonable contribution towards the cost of upkeep.

3. In the absence of legitimate grounds for opposition by one of the riparian States, including the State territorially interested, based either on the actual conditions of navigability in its territory, or on other interests such as, *inter alia*, the maintenance of the normal water-conditions, requirements for irrigation, the use of water-power, or the necessity for constructing other and more advantageous ways of communication, a riparian State may not refuse to carry out works necessary for the improvement of the navigability which are asked for by another riparian State, if the latter State offers to pay the cost of the works and a fair share of the additional cost of upkeep. It is understood, however, that such works cannot be undertaken so long as the State on the territory of which they are to be carried out objects on the ground of vital interests.

4. In the absence of any agreement to the contrary, a State which is obliged to carry out works of upkeep is entitled to free itself from the obligation, if, with the consent of all the co-riparian States, one or more of them agree to carry out the works instead of it; as regards works for improvement, a State which is obliged

l'Etat demandeur à les exécuter à sa place ; l'exécution des travaux par des Etats autres que l'Etat territorialement intéressé, ou la participation de ces Etats aux frais de ces travaux, seront assurés sans préjudice, pour l'Etat territorialement intéressé, de ses droits de contrôle et d'administration sur ces travaux, et des prérogatives de sa souveraineté ou autorité sur la voie navigable.

5. Sur les voies navigables visées à l'article 2, les dispositions du présent article sont applicables sous réserve des stipulations des traités, conventions ou actes de navigation qui déterminent les pouvoirs et la responsabilité de la Commission internationale à l'égard des travaux.

Sous réserve des dispositions spéciales desdits traités, conventions ou actes de navigation, existants ou à conclure :

- a) les décisions concernant les travaux appartiennent à la Commission ;
- b) le règlement, dans les conditions prévues à l'article 22 ci-après, de tout différend qui surgirait du chef de ces décisions pourra, dans tous les cas, être demandé pour motif d'incompétence ou de violation des conventions internationales régissant les voies navigables. Pour tout autre motif, la requête en vue d'un règlement dans lesdites conditions ne pourra être formée que par l'Etat territorialement intéressé.

Les décisions de la Commission devront être conformes aux règles du présent article.

6. Nonobstant les dispositions du premier paragraphe du présent article, un Etat riverain pourra, sauf convention contraire, désaffecter totalement ou partiellement une voie navigable moyennant accord de tous les Etats riverains ou de tous les Etats représentés à la Commission internationale, dans le cas des voies navigables visées à l'article 2.

Exceptionnellement, une voie navigable d'intérêt international non visée à l'article 2 pourra être désaffectée par l'un des Etats riverains, si la navigation y est très peu développée et si cet Etat justifie d'un intérêt économique manifestement supérieur à celui de la navigation. Dans ce cas, la désaffectation ne pourra avoir lieu qu'au bout d'une année après préavis et sauf recours d'un autre Etat riverain dans les conditions prévues à l'article 22. La décision fixera, le cas échéant, les conditions dans lesquelles la désaffectation pourra être faite.

7. Dans les cas où une voie navigable d'intérêt international donne accès à la mer par plusieurs bras situés dans le territoire d'un même Etat, les dispositions des paragraphes 1, 2, et 3 du présent article s'appliquent seulement aux bras principaux jugés nécessaires pour donner un plein accès à la mer

ARTICLE 11

Dans le cas où un ou plusieurs des Etats riverains d'une voie navigable d'intérêt international ne sont pas parties au présent Statut, les obligations financières assumées par chacun des Etats contractants en vertu de l'article 10 ne peuvent excéder les obligations qu'ils auraient assumées au cas où tous les Etats riverains seraient parties au Statut.

ARTICLE 12.

Sauf dispositions contraires d'un accord ou traité particulier, notamment des Conventions existantes relatives aux mesures douanières, à la police et aux précautions sanitaires, l'administration des voies navigables d'intérêt international est exercée par chacun des Etats riverains sous la souveraineté ou l'autorité duquel cette voie navigable se trouve. Chacun desdits Etats riverains a notamment le pouvoir et est tenu d'édicter la réglementation de la navigation sur ladite voie et de veiller à son application ; cette réglementation devra être établie et appliquée de telle manière que soit facilité le libre exercice de la navigation, dans les conditions prévues au présent Statut.

Les règles de procédure touchant notamment la constatation, la poursuite et la répression des délits de navigation devront tendre à des solutions aussi expéditives que possible.

Toutefois les Etats contractants reconnaissent qu'il est hautement désirable que les Etats riverains s'entendent pour ce qui concerne l'administration de la voie navigable et particulièrement pour l'adoption d'une réglementation de la navigation qui soit aussi uniforme, sur tout le parcours de cette voie navigable, que le permet la diversité des circonstances locales.

Des services publics monopolisés de remorquage ou d'autres moyens de traction peuvent être établis, en vue de faciliter l'exercice de la navigation, moyennant

to carry them out shall be freed from the obligation, if it authorises the State which made the request, to carry them out instead of it. The carrying out of works by States other than the State territorially interested, or the sharing by such States in the cost of works, shall be so arranged as not to prejudice the rights of the State territorially interested as regards the supervision and administrative control over the works, or its sovereignty and authority over the navigable waterway.

5. On the waterways referred to in Article 2, the provisions of the present Article are to be applied subject to the terms of the Treaties, Conventions, or Navigation Acts which determine the powers and responsibilities of the International Commission in respect of works.

Subject to any special provisions in the said Treaties, Conventions, or Navigation Acts, which exist or may be concluded :

- (a) Decisions in regard to works will be made by the Commission.
- (b) The settlement, under the conditions laid down in Article 22 below, of any dispute which may arise as a result of these decisions, may always be demanded on the grounds that these decisions are *ultra vires*, or that they infringe international conventions governing navigable waterways. A request for a settlement under the aforesaid conditions based on any other grounds can only be put forward by the State which is territorially interested.

The decisions of this Commission shall be in conformity with the provisions of the present Article.

6. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, a riparian State may, in the absence of any agreement to the contrary, close a waterway wholly or in part to navigation, with the consent of all the riparian States or of all the States represented on the International Commission in the case of navigable waterways referred to in Article 2.

As an exceptional case one of the riparian States of a navigable waterway of international concern not referred to in Article 2 may close the waterway to navigation, if the navigation on it is of very small importance, and if the State in question can justify its action on the ground of an economic interest clearly greater than that of navigation. In this case the closing to navigation may only take place after a year's notice and subject to an appeal on the part of any other riparian State under the conditions laid down in Article 22. If necessary, the judgment shall prescribe the conditions under which the closing to navigation may be carried into effect.

7. Should access to the sea be afforded by a navigable waterway of international interest through several branches, all of which are situated in the territory of one and the same State, the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of this Article shall apply only to the principal branches deemed necessary for providing free access to the sea.

ARTICLE 11.

If on a waterway of international concern one or more of the riparian States are not parties to this Statute, the financial obligations undertaken by each of the Contracting States in pursuance of Article 10 shall not exceed those to which they would have been subject if all the riparian States had been Parties.

ARTICLE 12.

In the absence of contrary stipulations contained in a special agreement or treaty, for example existing Conventions concerning customs and police measures and sanitary precautions, the administration of navigable waterways of international concern is exercised by each of the riparian States under whose sovereignty or authority the navigable waterway is situated. Each of such riparian States has, *inter alia*, the power and duty of publishing regulations for the navigation of such waterway and of seeing to their execution. These regulations must be framed and applied in such a way as to facilitate the free exercise of navigation under the conditions laid down in this Statute.

The rules of procedure dealing with such matters as ascertaining, prosecuting and punishing navigation offences must be such as to promote as speedy a settlement as possible.

Nevertheless, the Contracting States recognise that it is highly desirable that the riparian States should come to an understanding with regard to the administration of the navigable waterway and, in particular, with regard to the adoption of navigation regulations of as uniform a character throughout the whole course of such navigable waterway as the diversity of local circumstances permits.

Public services of towage or other means of haulage may be established in the form of monopolies for the purpose of facilitating the exercise of navigation,

l'accord unanime des Etats riverains, ou des Etats représentés à la Commission internationale dans le cas des voies navigables visées à l'article 2.

ARTICLE 13.

Les traités, conventions ou accords en vigueur conclus par les Etats contractants en matière de voies navigables, avant la date de mise en vigueur du présent Statut, ne sont pas abrogés, en ce qui concerne les Etats signataires desdits traités, conventions ou accords par le fait de cette mise en vigueur.

Toutefois, les Etats contractants s'engagent à ne pas appliquer entre eux celles des dispositions desdits traités, conventions ou accords qui seraient opposés aux règles du présent statut.

ARTICLE 14.

Dans le cas où un des accords ou traités particuliers visés à l'article 12 auraient confié, ou confieraient certaines fonctions à une Commission internationale, comprenant des représentants d'Etats autres que les Etats riverains, cette Commission devrait s'inspirer exclusivement, sous réserve des dispositions de l'article 10, des intérêts de la navigation et serait considérée comme un des organismes prévus à l'article 24 du Pacte de la Société des Nations ; en conséquence, elle échangerait directement avec les organes de la Société toutes informations utiles, et ferait parvenir un rapport annuel à la Société.

Les attributions des Commissions prévues à l'alinéa précédent seront déterminées dans l'Acte de navigation de chaque voie navigable et comporteront au moins les attributions suivantes :

- a) La Commission aura qualité pour élaborer les règlements de navigation qu'elle jugerait nécessaire d'élaborer elle-même et recevra communication de tous autres règlements de navigation ;
- b) Elle signalera aux Etats riverains les travaux utiles pour l'entretien des ouvrages et le maintien de la navigabilité ;
- c) Elle recevra de chacun des Etats riverains communication officielle de tous projets d'amélioration de la voie navigable ;
- d) Elle aura qualité, au cas où l'Acte de navigation ne comprendrait pas une réglementation spéciale quant à la perception des redevances, pour approuver la perception de celles-ci, en appliquant les dispositions de l'article 7 du présent Statut.

ARTICLE 15.

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 16.

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

ARTICLE 17.

Sauf accords contraires auxquels l'Etat territorialement intéressé est ou sera partie, le présent Statut ne s'applique pas à la navigation des navires et bâtiments de guerre, de police, de contrôle ni, en général, de tous bâtiments exerçant, à un titre quelconque, la puissance publique.

ARTICLE 18.

Chacun des Etats contractants s'engage à ne pas concéder, soit par accord, soit de toute autre manière, à un Etat non contractant, un traitement, relatif à la navigation sur une voie navigable d'intérêt international, qui, entre Etats contractants, serait contraire aux dispositions du présent Statut.

ARTICLE 19.

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 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 le principe de la liberté de la navigation et spécialement la communication entre les pays riverains et la mer doivent être maintenus dans toute la mesure possible.

subject to the unanimous agreement of the riparian States or the States represented on the International Commission in the case of navigable waterways referred to in Article 2.

ARTICLE 13.

Treaties, conventions or agreements in force relating to navigable waterways, concluded by the Contracting States before the coming into force of this Statute, are not, as a consequence of its coming into force, abrogated so far as concerns the States signatories to those treaties.

Nevertheless, the Contracting States undertake not to apply among themselves any provisions of such treaties, conventions or agreements which may conflict with the rules of the present Statute.

ARTICLE 14.

If any of the special agreements or treaties referred to in Article 12 has entrusted or shall hereafter entrust certain functions to an international Commission which includes representatives of States other than the riparian States, it shall be the duty of such Commission, subject to the provisions of Article 10, to have exclusive regard to the interests of navigation, and it shall be deemed to be one of the organisations referred to in Article 24 of the Covenant of the League of Nations. Consequently, it will exchange all useful information directly with the League and its organisations, and will submit an annual report to the League.

The powers and duties of the Commissions referred to in the preceding paragraph shall be laid down in the Act of Navigation of each navigable waterway and shall at least include the following:

- (a) the Commission shall be entitled to draw up such navigation regulations as it thinks necessary itself to draw up, and all other navigation regulations shall be communicated to it;
- (b) it shall indicate to the riparian States the action advisable for the upkeep of works and the maintenance of navigability;
- (c) it shall be furnished by each of the riparian States with official information as to all schemes for the improvement of the waterway;
- (d) it shall be entitled, in cases in which the Act of Navigation does not include a special regulation with regard to the levying of dues, to approve of the levying of such dues and charges in accordance with the provisions of Article 7 of this Statute.

ARTICLE 15.

This Statute does not prescribe the rights and duties of belligerents and neutrals in time of war. The Statute shall, however, continue in force in time of war so far as such rights and duties permit.

ARTICLE 16.

This Statute does not impose upon a Contracting State any obligation conflicting with its rights and duties as a Member of the League of Nations.

ARTICLE 17.

In the absence of any agreement to the contrary to which the State territorially interested is or may be a party, this Statute has no reference to the navigation of vessels of war or of vessels performing police or administrative functions, or, in general, exercising any kind of public authority.

ARTICLE 18.

Each of the Contracting States undertakes not to grant either by agreement or in any other way, to a non-Contracting State, treatment with regard to navigation over a navigable waterway of international concern, which as between Contracting States, would be contrary to the provisions of this Statute.

ARTICLE 19.

The measures of a general or particular character which a Contracting State is obliged to take in case of an emergency affecting the safety of the State or the vital interests of the country may, in exceptional cases and for a period as short as possible, involve a deviation from the provisions of the above Articles; it being understood that the principle of the freedom of navigation, and especially communication between the riparian States and the sea, must be maintained to the utmost possible extent.

ARTICLE 20.

Le présent Statut ne comporte aucunement le retrait de facilités plus grandes en vigueur accordées au libre exercice de la navigation, sur une voie navigable d'intérêt international quelconque, dans des conditions compatibles avec le principe d'égalité prescrit par le présent Statut, en ce qui concerne les ressortissants, les biens et les pavillons de tous les Etats contractants. Il ne comporte pas davantage l'interdiction d'en accorder à l'avenir de semblables.

ARTICLE 21.

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 de 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 le principe de la liberté de la navigation doit être observé dans toute la mesure possible.

ARTICLE 22.

Sans préjudice des dispositions de l'article 10, paragraphe 5, et à 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 notamment à rendre à la libre navigation les facilités dont elle jouissait avant l'acte ou le fait ayant donné lieu au différend.

ARTICLE 23.

Une voie navigable ne sera pas considérée comme d'intérêt international, du fait seul qu'elle traverse ou délimite des zones ou enclaves d'une étendue et d'une population très faibles par rapport à celles des territoires traversés et qui forment des parties détachées ou des établissements appartenant à un Etat autre que celui auquel ladite rivière appartient, à cette exception près, dans tout son parcours navigable.

ARTICLE 24.

Le présent Statut ne sera pas applicable à une voie navigable d'intérêt international ayant deux riverains seulement et qui sépare sur une grande longueur un Etat contractant d'un Etat non contractant dont le Gouvernement n'est pas reconnu par le premier au moment de la signature du présent Statut, tant qu'un accord n'aura pas été conclu entre eux, établissant pour la voie d'eau considérée, un régime administratif et douanier qui donne à l'Etat contractant des sécurités convenables.

ARTICLE 25.

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 Membre de la Société des Nations.

ARTICLE 20.

This Statute does not entail in any way the withdrawal of existing greater facilities granted to the free exercise of navigation on any navigable waterway of international concern, under conditions consistent with the principle of equality laid down in this Statute, as regards the nationals, the goods and the flags of all the Contracting States; nor does it entail the prohibition of such grant of greater facilities in the future.

ARTICLE 21.

In conformity with Article 23(e) of the Covenant of the League of Nations, any Contracting State which can establish a good case against the application of any provision of this Statute in some or all of its territory on the ground of the grave economic situation arising out of the acts of devastation perpetrated on its soil during the war 1914-1918, shall be deemed to be relieved temporarily of the obligations arising from the application of such provision, it being understood that the principle of freedom of navigation must be observed as far as possible.

ARTICLE 22.

Without prejudice to the provisions of paragraph 5 of Article 10, any dispute between States as to the interpretation or application of this Statute which is not settled directly between them shall be brought before the Permanent Court of International Justice, unless under a special agreement or a general arbitration provision steps are taken for the settlement of the dispute by arbitration or some other means.

Proceedings are opened in the manner laid down in Article 40 of the Statute of the Permanent Court of International Justice.

In order to settle such disputes, however, in a friendly way as far as possible, the Contracting States undertake before resorting to any judicial proceedings and without prejudice to the powers and right of action of the Council and of the Assembly to submit such disputes for an opinion to any body established by the League of Nations as the advisory and technical organisation of the Members of the League in matters of communications and transit. In urgent cases a preliminary opinion may recommend temporary measures intended in particular to restore the facilities for free navigation which existed before the act or occurrence which gave rise to the dispute.

ARTICLE 23

A navigable waterway shall not be considered as of international concern on the sole ground that it traverses or delimits zones or enclaves, the extent and population of which are small as compared with those of the territories which it traverses, and which form detached portions or establishments belonging to a State other than that to which the said river belongs, with this exception, throughout its navigable course.

ARTICLE 24.

This Statute shall not be applicable to a navigable waterway of international concern which has only two riparian States, and which separates, for a considerable distance, a Contracting State from a non-Contracting State whose Government is not recognised by the former at the time of the signing of this Statute, until an agreement has been concluded between them establishing, for the waterway in question, an administrative and customs regime which affords suitable safeguards to the Contracting State

ARTICLE 25.

It is understood that this Statute must not be interpreted as regulating in any way rights and obligations *inter se* of territories forming part, or placed under the protection, of the same sovereign State, whether or not these territories are individually Members of the League of Nations.

5.

PROTOCOLE ADDITIONNEL A LA CONVENTION SUR LE RÉGIME DES VOIES NAVIGABLES D'INTÉRÊT INTERNATIONAL.

1. Les Etats signataires de la Convention sur le Régime des Voies navigables d'Intérêt international, signée à Barcelone le 20 avril 1921, dont les Représentants dûment autorisés ont apposé leurs signatures au présent Protocole, déclarent que, en plus de la liberté des communications accordée par eux en vertu de la Convention sur les Voies navigables considérées comme d'Intérêt international, ils accordent, sous réserve de réciprocité, sans préjudice de leurs droits de souveraineté, et en temps de paix, sur

a) toutes les voies navigables,

b) toutes les voies naturellement navigables,

qui, placées sous leur souveraineté ou autorité et n'étant pas considérées comme d'intérêt international, sont accessibles à la navigation commerciale ordinaire vers et depuis la mer, ainsi que dans les ports situés sur ces voies d'eau, une égalité parfaite de traitement aux pavillons de tout Etat signataire du présent Protocole en ce qui concerne les transports d'importation et d'exportation sans transbordement.

Lors de la signature, les Etats signataires doivent notifier s'ils acceptent les obligations dans l'étendue indiquée sous la lettre a) ci-dessus, ou seulement dans l'étendue plus restreinte définie sous la lettre b).

Il est entendu que les Etats ayant accepté le paragraphe a) ne sont liés envers ceux ayant accepté le paragraphe b), que sous les conditions résultant de ce dernier.

Il est également entendu que les Etats, dont un nombre considérable de ports situés sur des voies navigables sont restés fermés jusqu'à présent au commerce international, peuvent, lors de la signature du présent Protocole, exclure de son application une ou plusieurs des voies navigables ci-dessus définies.

Les Etats signataires seront libres de déclarer que leur acceptation du présent Protocole ne s'étend pas à l'ensemble ou à une partie des colonies, possessions d'outre-mer ou protectorats se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. Ces Etats pourront donc, par la suite, adhérer au Protocole séparément, au nom d'une colonie, d'une possession d'outre-mer ou d'un protectorat, ainsi exclus dans leur déclaration. Ils pourront également dénoncer le Protocole, conformément à ses dispositions, séparément au nom d'une quelconque des colonies, possessions d'outre-mer ou protectorats, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

Le présent Protocole sera ratifié. Chaque Puissance adressera sa ratification au Secrétaire général de la Société des Nations, par les soins duquel il en sera donné avis à toutes les autres Puissances signataires. Les ratifications resteront déposées dans les archives du Secrétariat de la Société des Nations.

Le présent Protocole restera ouvert à la signature ou adhésion des Etats ayant signé la Convention mentionnée ci-dessus ou y ayant adhéré.

Il entrera en vigueur après réception par le Secrétaire général de la Société des Nations de la ratification de deux Etats ; pourvu toutefois, qu'à cette époque, ladite Convention soit entrée en vigueur.

Il peut être dénoncé à toute époque après l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date de sa réception par le Secrétaire général de la Société des Nations de la ratification de l'Etat qui dénonce. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après sa réception par le Secrétaire général de la Société des Nations. La dénonciation de la Convention sur le Régime des Voies navigables d'Intérêt international sera considérée comme comprenant la dénonciation du présent Protocole.

Fait à Barcelone, le vingt avril mil neuf cent vingt et un, en un seul exemplaire dont les textes français et anglais feront foi.

[*Suivent les signatures des Délégués.*]

5.

**ADDITIONAL PROTOCOL TO THE CONVENTION ON THE REGIME
OF NAVIGABLE WATERWAYS OF INTERNATIONAL CONCERN.**

1. The States signatories of the Convention on the Regime of Navigable Waterways of International Concern, signed at Barcelona on April 20th, 1921, whose duly authorised representatives have affixed their signatures to the present Protocol, hereby declare that, in addition to the Freedom of Communications which they have conceded by virtue of the Convention on Navigable Waterways considered as of international concern, they further concede, on condition of reciprocity, without prejudice to their rights of sovereignty, and in time of peace,

(a) on all navigable waterways,

(b) on all naturally navigable waterways,

which are placed under their sovereignty or authority, and which, not being considered as of international concern, are accessible to ordinary commercial navigation to and from the sea, and also in all the ports situated on these waterways, perfect equality of treatment for the flags of any State signatory of this Protocol as regards the transport of imports and exports without transshipment.

At the time of signing, the signatory States must declare whether they accept the obligation to the full extent indicated under paragraph (a) above, or only to the more limited extent defined by paragraph (b).

It is understood that States which have accepted paragraph (a) are not bound as regards those which have accepted paragraph (b), except under the conditions resulting from the latter paragraph.

It is also understood that those States which possess a large number of ports (situated on navigable waterways) which have hitherto remained closed to international commerce, may, at the time of the signing of the present Protocol, exclude from its application one or more of the navigable waterways referred to above.

The signatory States may declare that their acceptance of the present Protocol does not include any or all of the colonies, overseas possessions or protectorates under their sovereignty or authority, and they may subsequently adhere separately on behalf of any colony, overseas possession or protectorate so excluded in their declaration. They may also denounce the Protocol separately in accordance with its provisions, in respect of any colony, overseas possession or protectorate under their sovereignty or authority.

The present Protocol shall be ratified. Each Power shall send its ratification to the Secretary-General of the League of Nations, who shall cause notice of such ratification to be given to all the other signatory Powers; these ratifications shall be deposited in the archives of the Secretariat of the League of Nations.

The present Protocol shall remain open for the signature or adherence of the States which have signed the above-mentioned Convention or have given their adherence to it.

It shall come into force after the Secretary-General of the League of Nations has received the ratification of two States; provided, however, that the said Convention has come into force by that time.

It may be denounced at any time after the expiration of a period of two years dating from the time of the reception by the Secretary-General of the League of Nations of the ratification of the denouncing State. The denunciation shall not take effect until one year after it has been received by the Secretary-General of the League of Nations. A denunciation of the Convention on the Regime of Navigable Waterways of International Concern shall be considered as including a denunciation of the present Protocol.

Done at Barcelona, the twentieth day of April, nineteen hundred and twenty-one, in a single copy, of which the French and English texts shall be authentic.

[Here follow the signatures of the Delegates.]

6.

**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.

6.

**DECLARATION RECOGNISING THE
RIGHT TO A FLAG OF STATES HAVING NO SEA-COAST.**

The undersigned, duly authorised for the purpose, declare that the States which they represent recognise the flag flown by the vessels of any State having no sea-coast which are registered at some one specified place situated in its territory; such place shall serve as the port of registry of such vessels.

7.

RECOMMANDATIONS RELATIVES AU RÉGIME INTERNATIONAL DES VOIES FERRÉES.

La Conférence générale des Communications et du Transit, réunie à Barcelone sous les auspices de la Société des Nations, désireuse de voir appliquer le principe de la Liberté des Communications, conformément à l'Article 23 (e) du Pacte de la Société des Nations, aux voies ferrées placées sous la souveraineté et l'autorité des Etats représentés à la Conférence ou qui accepteront ultérieurement les présentes recommandations et reconnaissant qu'en vertu du principe cité ci-dessus, l'un quelconque de ces Etats a droit, sur les voies ferrées placées sous la souveraineté ou l'autorité de l'un quelconque de ces Etats, à toutes les facilités raisonnables de nature à favoriser et encourager le mouvement du transport international à destination ou en provenance de son territoire, est unanime à recommander aux Gouvernements des dits Etats d'adopter les dispositions suivantes :

La Conférence recommande :

1. Que les divers Etats adoptent toutes mesures de nature à faciliter le transport international des marchandises sur les voies ferrées placées sous leur souveraineté ou autorité. Ces mesures viseraient notamment :

Le transport direct, sur la base, autant que possible, d'une lettre de voiture unique, soumis sur tout le parcours aux mêmes obligations ;

Le traitement des marchandises en cours de route ;

Le transbordement, quand cette opération ne peut être évitée ;

La forme d'établissement des tarifs internationaux et leurs conditions d'application.

2. Que les divers Etats adoptent, sur les voies ferrées placées sous leur souveraineté ou autorité, toutes les mesures possibles, de nature à faciliter, dans des conditions de rapidité et de confort en rapport avec l'importance de chaque courant de trafic, le transport international des voyageurs et de leurs bagages. Ces mesures auraient pour but, notamment, d'établir des services avec billets directs et effectués, chaque fois que faire se pourra, sans changement de voiture, ainsi qu'avec bulletins de bagages directs et soumis autant que possible aux mêmes obligations sur tout le parcours.

3. Que les divers Etats prennent, sur les voies ferrées placées sous leur souveraineté ou autorité, toutes les mesures possibles, y compris celles de caractère technique, de nature à permettre et faciliter l'utilisation réciproque et l'échange de leur matériel roulant. Toutefois, ne sont pas comprises parmi les mesures envisagées ci-dessus, celles qui entraîneraient des modifications aux caractéristiques essentielles d'un réseau ou d'un matériel roulant.

4. Qu'à défaut de conventions existantes mettant en jeu les principes posés dans les alinéas 1, 2 et 3 des présentes recommandations, des conventions spéciales soient conclues, qui assurent l'application de ces principes en ce qui concerne des groupes de territoires contigus.

5. Que les mesures prises par les Etats afin d'assurer l'octroi de facilités de transport et l'établissement de tarifs, ainsi que la mise en pratique et l'application de ceux-ci aux voyageurs ressortissants de l'un quelconque de ces Etats ou aux marchandises en provenance ou à destination de l'un quelconque de ces Etats, ne dépende, dans les mêmes conditions, ni de la nationalité des voyageurs, ni de la qualité du propriétaire des marchandises, ni de l'origine de celles-ci, ni du pavillon ou de la qualité du propriétaire des navires ou bateaux ayant été ou devant être employés avant ou après le trajet par chemin de fer. Les prix de transport devraient être calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Toute entente particulière qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs voyageurs, ou à un ou plusieurs expéditeurs ou destinataires, une réduction de prix sur les tarifs, devrait être formellement interdite et nulle de plein droit. Toutefois, seraient autorisées, les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous, aux mêmes conditions.

Ces recommandations ne sont pas contraires à l'existence et à l'établissement de tarifs différents, selon qu'il s'agit de trafic intérieur, d'importation, d'exportation ou de transit, en tenant compte des conditions du trafic et de la concurrence

7.

**RECOMMENDATIONS RELATIVE
TO THE INTERNATIONAL REGIME OF RAILWAYS.**

The General Conference on Communications and Transit assembled at Barcelona under the auspices of the League of Nations, being desirous that the principle of Freedom of Communications should be applied in conformity with Article 23 (e) of the Covenant of the League of Nations to the railways under the sovereignty and authority of the States which are represented at the Conference, or which eventually accept the present recommendations, and, recognising that in virtue of the above principle any one of these States is entitled on the railways under the sovereignty or authority of any other such State to all reasonable facilities for promoting and encouraging the flow of international traffic to or from its territory, unanimously recommends the adoption of the following provisions by the Governments of the said States.

The Conference recommends :

1. That the various States should adopt all possible measures which will facilitate the international transport of goods over the railways under their sovereignty or authority. These measures should, in particular, provide for :

Through transport, on the basis, as far as possible, of a single waybill, subject throughout to the same obligations ;

Treatment of goods during the journey ;

Transshipment, when this operation cannot be avoided ;

The form in which international tariffs are to be established, and the conditions of their application.

2. That the various States should adopt all possible measures which will facilitate the international transport of passengers and baggage over the railways under their sovereignty or authority, under conditions of speed and comfort corresponding to the importance of each train service. In particular, such measures should comprise the establishment of services with through booking facilities, and, as far as possible, without change of carriage, as well as through booking of baggage subject as far as possible to the same obligations throughout.

3. That the various States should take on the railways under their sovereignty or authority all possible measures, including those of a technical character, which will permit and facilitate the reciprocal utilisation and exchange of their rolling-stock. These measures do not include those which would involve modifications in the essential characteristics of a railway system or of rolling-stock.

4. That, in the absence of existing conventions providing for the application of the principles laid down in paragraphs 1, 2 and 3 of these recommendations, special conventions should be concluded providing for the application of these principles as between groups of contiguous territories.

5. That the various States should adopt all possible measures to ensure that the grant of facilities and the establishment of tariffs, as also their adoption and application as regards passengers who are nationals of any one of these States, or as regards goods coming from or proceeding to any one of these States, do not depend in the same conditions either on the nationality of the passengers, on the ownership or commercial origin of the goods, or on the flag or ownership of the vessels, employed either before or after their transport by rail. Transport rates should be calculated in accordance with the tariffs legally in force and duly published. Any private agreement having as its object the granting of rebates to one or several passengers, or to one or several consignors or consignees, should be expressly forbidden and considered null and void. Rebates may, however, be granted, provided they are duly published and are equally available to all under the same conditions.

The above recommendations do not prevent the existence and the establishment of different tariffs for internal, import, export or transit traffic, based on varying traffic conditions or on commercial competition between routes.

commerciale entre voies de transport: elles ne visent pas les tarifs combinés entre chemins de fer et navires ou bateaux.

6. Que sans préjudice des dispositions de l'article 24 du Pacte de la Société des Nations, dans le cas où les conventions existantes ou celles à venir visées à l'alinéa 4 des présentes recommandations, prévoieraient le fonctionnement d'Offices internationaux, ces Offices échangent directement avec la Société des Nations toutes informations utiles concernant l'exercice de leurs attributions et adressent à celle-ci un rapport annuel.

7. La Conférence reconnaît qu'il pourra être exceptionnellement dérogé aux dispositions des articles précédents, par des mesures particulières ou générales que chacun des Etats serait obligé de prendre, en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'Etat ou les intérêts de l'Etat ou les intérêts vitaux du pays; étant entendu que le principe de la liberté des communications doit être observé dans toute la mesure du possible.

Nothing in these recommendations is to be taken as affecting in any way the question of combined rail and sea tariffs.

6. That, without prejudice to the provisions of Article 24 of the Covenant of the League of Nations, in cases in which existing conventions or the future conventions contemplated in paragraph 4 of these recommendations involve the creation of International Bureaux, the necessary instructions should be given for these Bureaux to exchange directly with the League of Nations any useful information relating to the exercise of their functions and to submit to the League an annual Report.

7. The Conference recognises that in exceptional cases deviations may be made from the preceding paragraphs by measures of a general or particular character which a State is obliged to take in case of an emergency affecting the safety of the State or the vital interests of the country; it being understood that the principle of freedom of communications must be observed to the utmost possible extent.

8.

RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX PORTS SOUMIS AU RÉGIME INTERNATIONAL.

PRÉAMBULE

La Conférence générale des Communications et du Transit, tout en estimant que le moment n'est pas encore venu de conclure une Convention internationale générale sur le Régime des Ports, recommande cependant que, sous réserve de toutes autres stipulations jugées nécessaires dans des cas particuliers, les dispositions suivantes soient appliquées aux ports ou parties de ports, avec ou sans zones franches, qui seraient placés sous un régime international ; étant bien entendu, toutefois, qu'un tel régime ne saurait être appliqué qu'en conséquence d'un acte particulier, comportant notamment le consentement de l'Etat sous la souveraineté ou l'autorité duquel ledit port se trouve.

— I —

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ARTICLE PREMIER

Les ressortissants, les biens et les pavillons de toutes les nations, jouiront de l'entière liberté d'utilisation du port. Ils seront, sous ce rapport, et à tous égards, traités sur le pied d'une parfaite égalité, notamment en ce qui concerne les facilités de stationnement, de chargement et de déchargement, les droits ou charges de tonnage, de quai, de pilotage, de phare et de quarantaine, perçus au nom et au profit du Gouvernement, de fonctionnaires publics, de particuliers concessionnaires, de corporations ou d'établissements de quelque espèce que ce soit. En particulier, aucune distinction ne sera faite entre les ressortissants, les biens et les pavillons des divers Etats et ceux de l'Etat sous la souveraineté ou l'autorité duquel le port se trouve.

Il ne sera apporté à la liberté d'utilisation du port d'autres restrictions que celles résultant des dispositions relatives aux douanes, à la police, à la santé publique, à l'émigration ou à l'immigration, ainsi qu'à l'importation ou l'exportation des marchandises prohibées. Ces dispositions seront raisonnables et uniformes, et ne devront pas, sans motif valable, entraver le trafic.

ARTICLE 2

Toutes redevances établies en raison de l'utilisation du port ou de ses accès ou des facilités qui y sont offertes, seront perçues dans les conditions d'égalité prévues à l'article premier et devront être raisonnables, compte tenu des frais afférents aux travaux d'établissement, à l'amélioration, à l'entretien ou à l'administration du port ou de ses accès ainsi qu'aux dépenses faites dans l'intérêt de l'utilisation du port ou de ses accès. Le tarif de ces redevances devra être affiché dans chaque port.

Sous réserve des stipulations des articles 8 et II, toutes autres redevances seront interdites.

ARTICLE 3

A défaut d'une organisation spéciale relative à l'exécution des travaux d'entretien, l'Etat sous la souveraineté ou l'autorité duquel le port se trouve sera tenu de prendre les dispositions appropriées ayant pour but d'écartier le plus rapidement possible tous dangers ou obstacles à la navigation et à assurer la facilité des opérations des navires dans le port.

ARTICLE 4

L'Etat sous la souveraineté ou l'autorité duquel le port se trouve peut entreprendre tous les travaux d'entretien et d'amélioration du port ou de ses accès. Il ne sera tenu de les suspendre que s'il est prouvé qu'ils sont de nature à porter atteinte aux facilités d'utilisation du port ou de ses accès.

8.

**RECOMMENDATIONS RELATIVE TO PORTS PLACED UNDER
AN INTERNATIONAL REGIME.**

PREAMBLE.

The General Conference on Freedom of Communications and Transit, while considering that the moment has not yet arrived for the conclusion of a General International Convention on the Regime of Ports, is nevertheless of opinion that the following provisions should be applied (subject to such additional stipulations as may be necessary in any particular case), to the ports or parts of ports, with or without free zones, which may be placed under an international regime; it being well understood that such a regime can only be applied in consequence of a special act involving the consent of the State under whose sovereignty or authority the said port is situated.

— I —

GENERAL PROVISIONS.

ARTICLE 1.

The nationals, property and flags of all nations shall enjoy complete freedom in the use of the port. They shall be treated in this connection and in all respects on a footing of absolute equality, particularly as regards berthing, loading and unloading, facilities and tonnage, harbour, pilotage, lighthouse, and quarantine dues, levied in the name and for the profit of the Government, public authorities, private individuals or companies, corporations or establishments of any kind. In particular, no distinction shall be made between the nationals, property and flags of the different States and those of the States under whose sovereignty or authority the port is situated.

There shall be no restrictions on the free use of the port other than those arising from stipulations concerning customs, police, public health, emigration or immigration, or the import or export of prohibited goods. Such stipulations must be reasonable and uniform and must not impede traffic without good reason.

ARTICLE 2.

All charges imposed for the use of the port or of the approaches thereto or of the facilities afforded in it shall be levied under the conditions of equality prescribed in Article 1, and shall be reasonable, having regard to the expenses incurred in the first cost, improvement, upkeep and administration of the port and of the approaches thereto, or to expenditure incurred in the interests of the users of the port or its approaches. The tariff of these charges shall be posted up in every such port.

Subject to the provisions of Articles 7 and 9, all other dues and charges are prohibited.

ARTICLE 3.

In the absence of any special organisation for carrying out works of upkeep, it shall be the duty of the State under whose sovereignty or authority the port is situated to take suitable measures to remove as quickly as possible any danger or obstacle to navigation and to facilitate the operations of vessels in the port.

ARTICLE 4.

The State under whose sovereignty or authority the port is placed may undertake all works for upkeep and improvement of the port or of its approaches. It shall be bound to suspend them only if it is proved that they are calculated to prejudice the use of the port and of its approaches.

Il lui sera également permis d'entreprendre des travaux destinés à la défense territoriale, en ayant soin d'éviter, dans toute la mesure possible, les dangers ou entraves à la navigation.

ARTICLE 5

A moins de stipulations spéciales, l'administration du port sera placée sous la responsabilité de l'Etat qui exerce sur le port souveraineté ou autorité.

ARTICLE 6

A moins de stipulations spéciales, la juridiction compétente en matière administrative, civile, commerciale ou pénale sera la juridiction de l'Etat qui exerce sur le port souveraineté ou autorité.

— II —

DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX ZONES NON FRANCHES.

ARTICLE 7

Pour l'application des droits de douane, d'octroi local ou de consommation, comme en ce qui touche les frais accessoires, perçus les uns et les autres à l'occasion de l'importation ou de l'exportation de marchandises par le port soumis au régime international, il ne sera fait aucune différence à raison du pavillon des navires ou bateaux effectuant le transport, que ce pavillon soit celui de l'Etat sous la souveraineté ou l'autorité duquel le port se trouve, ou tout autre pavillon.

A moins de motif exceptionnel justifiant, pour des nécessités économiques, une dérogation, les droits de douane ne pourront être supérieurs à ceux qui sont perçus aux autres frontières de l'Etat intéressé sur les importations ou exportations effectuées sous les conditions générales de la législation de cet Etat. Toutes les facilités qui seraient accordées, sur d'autres voies de terre ou d'eau ou dans d'autres ports du même Etat, pour l'importation et l'exportation des marchandises, seront également concédées à l'importation ou à l'exportation effectuées dans les mêmes conditions par le port soumis au régime international.

— III —

DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX ZONES FRANCHES.

ARTICLE 8.

Les facilités accordées pour la construction ou l'utilisation de magasins, ainsi que pour l'emballage et le déballage des marchandises, devront être en rapport avec les conditions commerciales du moment. Tout produit dont la consommation aura été autorisée dans la zone franche sera exempt de droits de douane, d'accise ou autre de quelque nature que ce soit, sauf les droits prévus à l'article 9 ci-dessous. L'Etat sous la souveraineté ou l'autorité duquel le port se trouve aura la faculté d'autoriser ou d'interdire l'usage dans la zone franche.

ARTICLE 9

Aucuns droits ou taxes, autres que ceux prévus à l'article 2, ne seront perçus sur les marchandises à l'entrée ou à la sortie de la zone franche, quel que soit le pays étranger dont elles proviennent ou auquel elles sont destinées. Toutefois, pourra être établi un droit de statistique, exclusivement affecté à couvrir les frais du service chargé d'établir le relevé du trafic du port, et équivalent au plus à 1 pour mille *ad valorem*.

ARTICLE 10

Les droits prévus à l'article 7 ci-dessus pourront être perçus, dans les conditions fixées au dit article, sur les marchandises en provenance de la zone franche, à leur entrée dans le territoire de l'Etat sous la souveraineté ou l'autorité duquel le port se trouve, ainsi que sur les marchandises à destination de la zone franche à leur sortie du territoire de l'Etat sous la souveraineté ou l'autorité duquel le port se trouve.

It shall also be permitted to undertake works intended for territorial defence, care being taken as far as possible to avoid dangers or obstructions to navigation.

ARTICLE 5.

Subject to any special provisions to the contrary, the State which exercises sovereignty or authority over the port shall be responsible for its administration.

ARTICLE 6.

Subject to any special provisions to the contrary, the competent jurisdiction in administrative, civil, commercial or penal matters shall be that of the State which exercises sovereignty or authority over the port.

— II —

PROVISIONS APPLICABLE ONLY TO ZONES WHICH ARE NOT FREE

ARTICLE 7.

In the levying of any customs, local octroi or consumption duties or of any incidental charges imposed on imports or exports through a port which is subject to the international regime, no difference shall be made on account of the flag of the vessel effecting the transport, whether such flag is that of the State exercising sovereignty or authority over the port, or any other flag.

In the absence of special circumstances justifying an exception on account of economic needs, the customs must not be higher than those imposed at the other customs frontiers of the State concerned on imports or exports under the general legislation of the State. All facilities accorded by such State over other land or water routes or in other ports to imports and exports shall be equally accorded to imports and exports through the port subject to the international regime.

— III —

SPECIAL PROVISIONS RELATING TO FREE ZONES.

ARTICLE 8.

The facilities granted for the erection or use of warehouses, as also for packing and unpacking goods, shall be in accordance with trade requirements for the time being. All goods allowed to be consumed in the free zone shall be exempt from customs, excise, and all other duties of every description, with the exception of the statistical duty provided for in Article 9 below. It shall be within the discretion of the State under whose sovereignty or authority the port is situated to permit or prohibit manufacture within the free zone.

ARTICLE 9.

No duties or charges other than those referred to in Article 2 shall be levied on goods entering or leaving the free zone, whatever may be the foreign country from which they come or for which they are destined. A maximum statistical duty of 1 per mille *ad valorem* may however, be imposed, which shall be devoted exclusively to defraying the expenses of compiling statements of the traffic of the port.

ARTICLE 10.

The duties referred to in Article 7 above may be levied under the conditions prescribed in the said Article upon goods despatched from the free zone at the time of their entry into the territory of the State under whose sovereignty or authority the port is situated, as well as upon goods destined for the free zone, upon their leaving the territory of the State under whose sovereignty or authority the port is situated.

ARTICLE II

Les personnes, bagages, marchandises, ainsi que les navires, bateaux, voitures, wagons ou autres instruments de transport, en provenance ou à destination de la zone franche et traversant le territoire de l'Etat sous la souveraineté ou l'autorité duquel le port se trouve, seront réputés en transit à travers ledit Etat, s'ils sont à destination ou s'ils proviennent du territoire d'un autre Etat quelconque.

— IV —

DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 12

Les présentes dispositions ne règlent pas le régime à appliquer au petit cabotage maritime.

ARTICLE 13

Les présentes dispositions ne fixent pas les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre ; néanmoins, elles subsisteront en temps de guerre dans la mesure compatible avec ces droits et ces devoirs.

ARTICLE 14

Les présentes dispositions n'imposent aucune obligation qui irait à l'encontre des droits et des devoirs d'un Etat en tant que Membre de la Société des Nations.

ARTICLE 15

A défaut d'entente directe entre les Etats, tous différends qui surgiraient entre eux relativement à l'interprétation ou à l'application des présentes dispositions 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, ces différends seront préalablement à toute instance judiciaire, et sous réserve des droits et attributions du Conseil et de l'Assemblée, soumis 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 à la libre utilisation du port les facilités dont elle jouissait avant l'acte ou le fait ayant donné lieu au différend.

ARTICLE II.

Persons, baggage and goods and also vessels, coaching and goods stock and other means of transport, proceeding from or to the free zone and crossing the territory of the State under whose sovereignty or authority the port is situated shall be considered in transit across the said State, if proceeding from or to the territory of any other State.

— IV —

MISCELLANEOUS PROVISIONS.

ARTICLE 12.

The present stipulations do not affect the régime to be applied to national maritime coasting trade.

ARTICLE 13.

These provisions do not prescribe the rights and duties of belligerents and neutrals in time of war. They shall, however, continue in force in time of war so far as such rights and duties permit.

ARTICLE 14.

These provisions do not impose any obligations conflicting with the rights and duties of a State as Member of the League of Nations.

ARTICLE 15.

Any dispute between States as to the interpretation or application of these provisions which is not settled directly between them shall be brought before the Permanent Court of International Justice, unless under a special agreement or a general arbitration provision steps are taken for the settlement of the dispute by arbitration or some other means.

Proceedings are opened in the manner laid down in Article 40 of the Statute of the Permanent Court of International Justice.

In order, however, that such disputes should be settled in a friendly way as far as possible, they shall, before resort is made to any judicial proceedings, and without prejudice to the powers and right of action of the Council and of the Assembly, be submitted for an opinion to any body established by the League of Nations as the advisory and technical organisation of the Members of the League in matters of communication and transit. In urgent cases a preliminary opinion may be given recommending temporary measures intended in particular to restore the facilities for the free use of the port which existed before the act or occurrence which gave rise to the dispute.

9.

ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE SUR LA LIBERTÉ DES COMMUNICATIONS ET DU TRANSIT.

La Conférence générale des Communications et du Transit, convoquée conformément à la résolution de l'Assemblée de la Société des Nations, s'est réunie le 10 mars 1921, au Palais de l'Ayuntamiento de la ville de Barcelone.

La Conférence a été chargée, par une résolution de l'Assemblée du 9 décembre 1920, d'élaborer dans les conditions fixées par la résolution de principe relative aux rapports entre les Organisations techniques, le Conseil et l'Assemblée de la Société des Nations, les mesures que les Membres de la Société sont appelés à prendre conformément à la partie de l'article 23 (e) du Pacte, relative à la liberté des communications et du transit, ainsi que les conventions générales visées aux articles 338 et 379 du Traité de Versailles et aux articles analogues des autres Traités de paix, concernant le régime international du transit, des ports, des voies d'eau et des voies ferrées.

Le Conseil a communiqué aux Membres de la Société l'ordre du jour de la Conférence ainsi que les projets destinés à servir de base aux discussions ; l'ordre du jour et les projets ont été préparés par le Comité provisoire institué à cet effet.

Le Conseil de la Société a désigné comme Président de la Conférence :

M. Gabriel HANOTAUX, membre de l'Académie française, ancien Ministre des affaires étrangères de la République Française.

Comme Vice-Présidents :

Sir Francis Henry DENT, C.V.O., Président de la Commission de répartition du matériel roulant, à Vienne.

M. Vicente PINIES, Député, ancien Sénateur, ancien Sous-Secrétaire d'Etat des Travaux publics d'Espagne.

M. le Dr Maggiorino FERRARIS, Sénateur du royaume d'Italie, ancien Ministre.

M. le Dr Mineitciró ADATCI, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire du Japon en Belgique.

M. le Jonkheer Dr J. LOUDON, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Sa Majesté la Reine des Pays-Bas en France, ancien Ministre des affaires étrangères.

Il a confié les travaux du Secrétariat à :

M. le Professeur Bernardo ATTOLICO, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire, Directeur de la Section des Communications et du Transit, et Représentant permanent du Secrétaire général de la Société des Nations à la Conférence de Barcelone.

M. Robert HAAS, agrégé de l'Université, membre du Secrétariat international de la Société des Nations, Secrétaire général du Comité provisoire des Communications et du Transit, Secrétaire général de la Conférence.

Les Puissances énumérées dans la liste suivante ont pris part à la Conférence et à cet effet ont désigné comme leurs Représentants :

ALBANIE

DÉLÉGUÉ : M. Midhat FRASHERI, Président de la Délégation albanaise à Paris.

AUTRICHE

DÉLÉGUÉ : M. Henri REINHARDT, Conseiller ministériel.

BELGIQUE

DÉLÉGUÉ : M. Xavier NEUJEAN, Ministre des chemins de fer, marine, postes et télégraphes.

9.

**FINAL ACT OF THE GENERAL CONFERENCE ON FREEDOM
OF COMMUNICATIONS AND TRANSIT.**

The General Conference on Communications and Transit, convoked in accordance with the Resolution of the Assembly of the League of Nations, met on March 10th, 1921, in the Palace of the Ayuntamiento of the city of Barcelona.

The Conference was charged by a Resolution of the Assembly of December 9th, 1920, with the task of drawing up, under conditions laid down in the Resolution regarding the relations between the Technical Organisations and the Council and the Assembly of the League of Nations, the measures which Members of the League are called upon to take in fulfilment of that part of Article 23 (c) of the Covenant which concerns freedom of communications and transit, as well as the General Conventions on the international regime of transit, of ports, waterways and railways referred to in Articles 338 and 379 of the Treaty signed at Versailles on June 28th, 1919 (and to the corresponding Articles of the other Treaties of Peace).

The Council of the League distributed to Members of the League the agenda for the Conference, together with drafts which might serve as the basis of its discussions, the agenda and the drafts having been prepared by the Provisional Committee established for the purpose.

The Council of the League nominated as the President of the Conference :

M. Gabriel HANOTAUX, Member of the Académie française, former Minister of Foreign Affairs of the French Republic ;

and as Vice-Presidents :

Sir Francis Henry DENT, C.V.O., President of the Commission de Répartition du Matériel roulant at Vienna.

M. Vicente PINIES, Deputy, former Senator, former Under-Secretary of State for Public Works of Spain ;

Dr. Maggiorino FERRARIS, Senator of Italy, former Minister ;

Dr. Mineitcirô ADATCI, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Japan in Belgium ;

Jonkheer Dr. J. LOUDON, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Her Majesty the Queen of Holland in France, former Minister for Foreign Affairs.

It entrusted the secretarial work to :

Professor Bernardo ATTOLICO, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary, Director of the Communications and Transit Section, and Permanent Representative of the Secretary-General of the League of Nations at the Conference of Barcelona ;

M. Robert HAAS, Agrégé de l'Université, Member of the International Secretariat of the League of Nations, Secretary-General of the Provisional Committee on Communications and Transit, Secretary-General of the Conference.

The Powers enumerated in the following list took part in the Conference, and

for this purpose appointed the Delegates named below :

ALBANIA

DELEGATE : M. Midhat FRASHERI, President of the Albanian Delegation in Paris.

AUSTRIA

DELEGATE : M. Henri REINHARDT, Ministerial Councillor.

BELGIUM

DELEGATE : M. Xavier NEUJEAN, Minister of Railways, Marine, Posts and Telegraphs.

SUPPLÉANT : M. Alfred PIERRARD, Directeur général de la marine belge.

EXPERTS : M. HANREZ, Administrateur des chemins de fer de l'Etat belge ; M. Armand STIEVENARD, Attaché au Cabinet du Ministère des chemins de fer, marine, postes et télégraphes ; M. Michel HALEWYCK, Directeur général des affaires politiques et administratives au Ministère des colonies.

BOLIVIE

DÉLÉGUÉ : M. Trifon MELEAN, Consul général de Bolivie en Espagne.

BRÉSIL

DÉLÉGUÉ : M. Demetrio RIBEIRO, Ingénieur, ancien Ministre d'Etat des Etats-Unis du Brésil.

CONSEILLERS TECHNIQUES : M. E. MONTARROYOS, Ingénieur, ancien Capitaine d'Etat-major ; M. J. A. Barboza CARNEIRO, Attaché commercial à l'Ambassade du Brésil à Londres, membre de la Commission économique et financière de la Société des Nations.

BULGARIE

DÉLÉGUÉ : M. Lubin BOCHKOFF, Ingénieur civil, adjoint du Directeur général des chemins de fer et des ports.

CHILI

DÉLÉGUÉ : M. Manuel Rivas VICUNA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire.

EXPERTS : M. Manuel AMUNATEGUI, Consul général du Chili en France ; M. Alexandre ALVAREZ, Professeur de droit international ; M. Hernan EDWARDS, Ingénieur.

CHINE

DÉLÉGUÉ : M. TSANG OU, Directeur général des chemins de fer de l'Etat chinois.

EXPERTS : M. G. BOUILLARD, Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat chinois, Conseiller du Gouvernement chinois ; M. W. F. TYLER, Conseiller du Gouvernement chinois ; M. M. C. HSU, Chef du service de trafic international au Ministère des Communications ; M. T. T. CHEN, Lieutenant de vaisseau ; M. S. L. TCHOU, Ingénieur des arts et manufactures, Ingénieur au Ministère des communications ; M. V. F. TCHOU, Docteur en droit.

COLOMBIE

DÉLÉGUÉ : M. Antonio José RESTREPO, Délégué plénipotentiaire, Conseiller juridique de la Légation de Colombie en Suisse.

CUBA

DÉLÉGUÉ : M. José Oriol SALA Y XARAU.

ADJOINT : M. Enrique Moreno MERLO.

DANEMARK

DÉLÉGUÉ : M. P. A. HOLCK-COLDING, Chef de bureau du Ministère des Travaux publics.

EXPERTS : M. N. J. EHRENREICH HANSEN, sous-chef de bureau du Ministère du commerce ; M. R. HAARLOW, Chef de bureau à la direction générale des chemins de fer de l'Etat.

EMPIRE BRITANNIQUE

DÉLÉGUÉ : Sir Hubert LLEWELLYN SMITH, G.C.B., Economic Adviser to His Britannic Majesty's Government.

EXPERTS : Sir Cecil HURST, K.C.B., K.C., Legal Adviser to the Foreign Office ; H. O. MANCE, Esq. C.B., C.M.G., D.S.O., Board of Trade ; G.L. COLVIN, Esq. C.B., C.M.G., D.S.O., Ministry of Transport.

SUBSTITUTE: M. Alfred PIERRARD, Director General of the Belgian Marine.

EXPERTS: M. HANREZ, Administrator of the Belgian State Railways; M. Armand STIEVENARD, Attaché to the Minister of Railways, Marine, Posts and Telegraphs; M. Michel HALEWYCK, Director-General of Political and Administrative Affairs at the Ministry of Colonies.

BOLIVIA

DELEGATE: M. Trifon MELEAN, Consul-General for Bolivia in Spain.

BRAZIL

DELEGATE: M. Demetrio RIBEIRO, Engineer, former Minister of State of the United States of Brazil.

TECHNICAL ADVISERS: M. E. MONTARROYOS, Engineer, former Captain on the General Staff; M. J. A. Barboza CARNEIRO, Commercial Attaché at the Brazilian Embassy, London, Member of the Economic and Financial Committee of the League of Nations.

BULGARIA

DELEGATE: M. Lubin BOCHKOFF, Civil Engineer, Assistant Director-General of Railways and Ports.

CHILE

DELEGATE: M. Manuel Rivas VICUNA, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary.

EXPERTS: M. Manuel AMUNATEGUI, Consul-General for Chile in France; M. Alexandre ALVAREZ, Professor of International Law; M. Hernan EDWARDS, Engineer.

CHINA

DELEGATE: M. TSANG OU, Director-General of the Chinese State Railways.

EXPERTS: M. G. BOUILLARD, Chief Engineer of the Chinese State Railways, Councillor of the Chinese Government; M. W. F. TYLER, Councillor of the Chinese Government; M. M. C. HSU, Chief of the Service of International Traffic at the Ministry of Communications; M. T. T. CHEN, Naval Lieutenant; M. S. L. TCHOU, Engineer of Arts and Manufactures, Engineer at the Ministry of Communications; M. V. F. TCHOU, Doctor of Law.

COLOMBIA

DELEGATE: M. Antonio José RESTREPO, Delegate. Plenipotentiary, Legal Adviser to the Colombian Legation in Switzerland.

CUBA

DELEGATE: M. José Oriol SALA Y XARAU.

ASSISTANT: M. Enrique Moreno MERLO.

DENMARK

DELEGATE: M. P. A. HOLCK-COLDING, Chef du Bureau at the Ministry of Public Works.

EXPERTS: M. N. J. EHRENREICH HANSEN, Sous-Chef de Bureau at the Ministry of Commerce; M. R. HAARLOW, Chef de Bureau at the General Directorate of State Railways.

BRITISH EMPIRE

DELEGATE: Sir Hubert LLEWELLYN SMITH, G.C.B., Economic Adviser to His Britannic Majesty's Government.

EXPERTS: Sir Cecil HURST, K.C.B., K.C., Legal Adviser to the Foreign Office; H. O. MANCE, Esq., C.B., C.M.G., D.S.O., Board of Trade; G. L. COLVIN, Esq., C.B., C.M.G., D.S.O., Ministry of Transport.

ESPAGNE

DÉLÉGUÉ : Señor Don Emilio ORTUNO, Député, ancien Ministre, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

SUPPLÉANT : Señor Don Guillermo BROCKMANN, Inspecteur général des ponts et chaussées.

EXPERTS : Señor Don Ramon MONTAGUT, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, ancien Délégué royal des transports ; Señor Don Jose Jimeno LASSALA, Ingénieur en chef des ponts et chaussées ; Señor Don Juan MALUQUER Y VILADOT, ancien Procureur général du royaume, Bâtonnier du Bureau des avocats de Barcelone ; Señor Don Antonio DEL CASTILLO, Capitaine de vaisseau, commandant de la marine de la province de Barcelone ; Señor Don Cristobal ALZAMORA, Chef d'administration, Administrateur de la Douane de Barcelone.

ESTHONIE

DÉLÉGUÉ : M. Charles Robert PUSTA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire d'Esthonie en France et en Italie.

EXPERT ET DÉLÉGUÉ ADJOINT : M. Walter ROSENTHAL, Ingénieur des voies et communications.

FINLANDE

DÉLÉGUÉ : M. le Dr Rolf THESLEFF, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Finlande à Christiania.

FRANCE

DÉLÉGUÉ : M. LE TROCQUER, Député, Ministre des travaux publics.

SUPPLÉANT : M. SIBILLE, Député, membre du Comité consultatif des Chemins de fer français.

CONSEILLERS TECHNIQUES : M. CHARGUERAUD, Conseiller d'Etat, Inspecteur général des ponts et chaussées, Vice-Président du Conseil supérieur des Travaux Publics ; M. Fouques DUPARC, Ministre plénipotentiaire de 1^{re} classe ; M. DUCHENE, Conseiller d'Etat, Directeur des affaires politiques au Ministère des colonies ; M. SERRUYS, Directeur des accords commerciaux et de l'information économique au Ministère du Commerce ; M. Jean BENOIST, Auditeur au Conseil d'Etat, Chef du service des Etudes au Cabinet du Ministre des Travaux Publics ; M. DETOEUF, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, Directeur des travaux des ports de Strasbourg et de Kehl.

EXPERTS : M. REVEILLAUD, Président de section au Conseil de préfecture de la Seine ; M. Georges BONNET, Auditeur au Conseil d'Etat, Commissaire-adjoint du Gouvernement ; M. BARRAIL, Délégué financier du Gouvernement français en Espagne ; M. André SIEGFRIED, Chef de section au service français de la Société des Nations, Professeur à l'Ecole libre des sciences politiques ; M. LOISEAU, Chargé de mission.

GRÈCE

DÉLÉGUÉ : M. Pierre SCASSI, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Sa Majesté Hellénique en Espagne et en Portugal.

CONSEILLERS TECHNIQUES : M. A. POLITIS ; M. D. PHOCAS, Capitaine de frégate.

GUATÉMALA

DÉLÉGUÉ : M. le Dr Don Norberto GALVEZ, Consul général de Guatémala.

HAÏTI

DÉLÉGUÉ : M. Luis Maria SOLER, Consul général d'Haïti.

HONDURAS

DÉLÉGUÉ : M. le Dr Don Norberto GALVEZ, Consul général de Guatémala.

SPAIN

DELEGATE : Señor Don Emilio ORTUNO, Deputy, Former Minister, Engineer-in-Chief of Bridges and Roads.

SUBSTITUTE : Señor Don Guillermo BROCKMANN, Inspector-General of Bridges and Roads.

EXPERTS : Señor Don Ramon MONTAGUT, Engineer-in-Chief of Bridges and Roads, former Délégué Royal des Transports; Señor Don José Jimeno LASSALA, Engineer-in-Chief of Bridges and Roads; Señor Don Juan MALUQUER Y VILADOT, former Attorney-General to His Majesty, Bâtonnier of the Order of Advocates of Barcelona; Señor Don Antonio DEL CASTILLO, Naval Captain, Commandant of the Marine of the Province of Barcelona; Señor Don Cristobal ALZAMORA, Chef d'Administration, Administrator of Customs at Barcelona.

ESTHONIA

DELEGATE : M. Charles Robert PUSTA, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Esthonia to France and Italy.

EXPERT AND ASSISTANT DELEGATE : M. Walter ROSENTHAL, Engineer of Ways and Communications.

FINLAND

DELEGATE : Dr. Rolf THESLEFF, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Finland at Christiania.

FRANCE

DELEGATE : M. LE TROCQUER, Deputy, Minister of Public Works.

SUBSTITUTE : M. SIBILLE, Deputy, Member of the Comité consultatif des Chemins de fer français.

TECHNICAL ADVISERS : M. CHARGUERAUD, Conseiller d'Etat, Inspector-General of Bridges and Roads, Vice-President of the Conseil supérieur des Travaux publics; M. Fouques DUPARC, Minister Plenipotentiary (1st class); M. DUCHENE, Conseiller d'Etat, Director of Political Affairs at the Ministry of Colonies; M. SERRUYS, Director of Commercial Agreements and Economic Information at the Ministry of Commerce; M. Jean BENOIST, Auditeur au Conseil d'Etat, Chef du Service des Etudes au Cabinet du Ministre des Travaux publics; M. DETOEUF, Engineer-in-Chief of Bridges and Roads, Director of Works at the Ports of Strasbourg and Kehl.

EXPERTS : M. REVEILLAUD, Président de Section au Conseil de Préfecture de la Seine; M. Georges BONNET, Auditeur au Conseil d'Etat, Commissaire adjoint du Gouvernement; M. BARRAIL, Financial Representative of the French Government in Spain; M. André SIEGFRIED, Chef de Section au Service français de la Société des Nations, Professeur à l'Ecole libre des Sciences politiques; M. LOISEAU, Chargé de Mission.

GREECE.

DELEGATE : M. Pierre SCASSI, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of His Hellenic Majesty in Spain and Portugal.

TECHNICAL ADVISERS : M. A. POLITIS; M. D. PHOCAS, Naval Captain.

GUATEMALA

DELEGATE : Dr. Don Norberto GALVEZ, Consul-General for Guatemala.

HAITI

DELEGTE : M. Luis Maria SOLER, Consul-General for Haïti.

HONDURAS

DELEGATE : Dr. Don Norberto GALVEZ, Consul-General for Guatemala.

INDES

DÉLÉGUÉ : Sir Louis James KERSHAW, K.C.S.I., C.I.E., Secrétaire au Département des revenus et statistiques, India Office, Londres.

ITALIE

DÉLÉGUÉ : M. Camillo PEANO, Avocat, Ministre des travaux publics du royaume d'Italie, Conseiller d'Etat ; Député au Parlement.

SUPPLÉANT : M. Paolo BIGNAMI, Ingénieur, Député au Parlement, ancien sous-Secrétaire d'Etat.

EXPERTS : M. Girolamo SINIGALIA, Inspecteur supérieur de première classe des chemins de fer du royaume d'Italie, membre du Conseil général du trafic, Délégué d'Italie à la Commission centrale du Rhin et à la Commission internationale de l'Elbe ; M. Carlo VALENTINI, Ingénieur, Professeur d'hydraulique fluviale et navigation intérieure, Inspecteur supérieur des ponts et chaussées, membre du Conseil supérieur des Travaux Publics ; M. Emilio PAGLIANO, Conseiller de l'ambassade de S. M. le roi d'Italie à Madrid, Avocat à la Cour de cassation de Rome, Professeur agrégé de droit constitutionnel à l'Université de Rome.

JAPON

DÉLÉGUÉ : M. MATSUDA, Docteur en droit, Conseiller de l'ambassade du Japon à Paris, ancien Directeur général des affaires juridiques et des traités au Ministère des affaires étrangères.

EXPERTS : M. S. SATAKE, Docteur en droit, ancien Directeur général au Ministère des chemins de fer ; M. A. KASAMA, Secrétaire du Ministère des affaires étrangères, Délégué à la Commission d'Etude de la liberté des communications et du transit ; M. F. ADACHI, Secrétaire au Ministère des communications, adjoint au Délégué gouvernemental du Japon au Conseil d'administration du Bureau international du Travail.

LETTONIE

DÉLÉGUÉ : M. Germain ALBAT, Sous-Secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères.

LITHUANIE

DÉLÉGUÉ : M. Vaclovas SIDZIKAUSKAS, Chargé d'affaires de Lituanie auprès du Gouvernement de la République Helvétique.

LUXEMBOURG

DÉLÉGUÉ : M. LEFORT, membre du Conseil d'Etat, Chargé d'affaires du Luxembourg à Berne et à La Haye.

NORVÈGE

DÉLÉGUÉ : M. Ole SKYBAK, Conseiller de légation, Chargé d'affaires de Norvège a. i. à Madrid.

EXPERTS : M. Gabriel SMITH, Directeur général des ports ; M. Fredrik Samuel INGIER, Directeur du trafic des chemins de fer de l'Etat ; M. Einar MASENG, membre de la Commission norvégienne des traités de commerce.

PANAMA

DÉLÉGUÉ : M. Evenor HAZERA, Consul général pour l'Espagne, ancien Sous-Secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères.

PARAGUAY

DÉLÉGUÉ : M. le Dr Hector VELASQUEZ, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire, ancien Sénateur, ancien Ministre des Affaires étrangères.

PAYS-BAS

DÉLÉGUÉ : M. le Dr C. LELY, ancien Ministre du Waterstaat, Membre de la Seconde Chambre des Etats-Généraux.

INDIA

DELEGATE : Sir Louis James KERSHAW, K.C.S.I., C.I.E., Secretary, Revenue and Statistics Department, India Office, London.

ITALY

DELEGATE : M. Camillo PEANO, Barrister-at-Law, Minister of Public Works of the Kingdom of Italy, Councillor of State, Member of Parliament.

SUBSTITUTE : M. Paolo BIGNAMI, Engineer, Member of Parliament, ex-Under-Secretary of State.

EXPERTS : M. Girolamo SINIGALIA, Chief Inspector (First Grade) on the State Railways, Member of the General Council of Traffic, Italian Delegate on the Central Rhine Commission and on the International Elbe Commission ; M. Carlo VALENTINI, Engineer, Professor of Hydraulics and Inland Navigation, Chief Inspector of Roads and Bridges, Member of the Upper Council of Public Works ; M. Emilio PAGLIANO, Councillor of the Royal Italian Embassy in Madrid, Barrister-at-Law in the Supreme Court of Rome, Professor of Constitutional Law in the University of Rome.

JAPAN

DELEGATE : M. MATSUDA, Doctor of Law, Councillor of the Japanese Embassy in Paris, former Director-General of Legal Affairs and Treaties at the Ministry of Foreign Affairs.

EXPERTS : M. S. SATAKE, Doctor of Law, former Director-General at the Ministry of Railways ; M. A. KASAMA, Secretary at the Ministry of Foreign Affairs, Assistant Delegate to the Commission of Enquiry on Freedom of Communications and Transit ; M. F. ADACHI, Secretary at the Ministry of Communications, Assistant to the Representative of the Japanese Government on the Governing Body of the International Labour Office.

LATVIA

DELEGATE : M. Germain ALBAT, Under-Secretary of State for Foreign Affairs.

LITHUANIA

DELEGATE : M. Vaclovas SIDZIKAUSKAS, Lithuanian Chargé d'Affaires in Switzerland.

LUXEMBURG

DELEGATE : M. LEFORT, Member of the Council of State, Luxemburg, Chargé d'Affaires at Berne and The Hague.

NORWAY

DELEGATE : M. Ole SKYBAK, Councillor of Legation, Temporary Norwegian Chargé d'Affaires at Madrid.

EXPERTS : M. Gabriel SMITH, Director-General of Ports ; M. Fredrik Samuel INGIER, Director of Traffic of the State Railways ; M. Einar MASENG, Member of the Norwegian Committee for Commercial Treaties.

PANAMA

DELEGATE : M. Evenor HAZERA, Consul-General for Spain, former Under-Secretary of State for Foreign Affairs.

PARAGUAY

DELEGATE : Dr. Hector VELASQUEZ, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary, former Senator, former Minister for Foreign Affairs.

NETHERLANDS

DELEGATE : Dr. C. LELY, Former Minister of "Waterstaat," Member of the Upper Chamber of the States General.

SUPPLÉANTS : M. le Jonkheer Dr W. J. M. van EYSINGA, professeur à l'Université de Leyde, Membre de la Commission centrale du Rhin; M. A. G. KROLLER, Membre du Conseil économique du Ministère des Affaires étrangères.

EXPERTS : M. I. A. KALFF, Ingénieur, Directeur des Sociétés néerlandaises de Chemins de fer; M. le Dr J. P. A. LAMAN DE VRIES, Directeur général des Contributions directes, Douanes et Accises; M. D. A. van HEYST, Ingénieur en chef du Ryks Waterstaat.

PERSE

DÉLÉGUÉ : M. Mirza HUSSEIN KHAN ALAI, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Sa Majesté Impériale le Schah de Perse en Espagne.

POLOGNE

DÉLÉGUÉ : M. Joseph WIELOWIEYSKI, Délégué adjoint de la République Polonaise au Conseil de la Société des Nations.

SUPPLÉANTS ET EXPERTS : M. Bohdan WINIARSKI, professeur agrégé à la Faculté de Droit de l'Université de Poznań; M. le Contre-Amiral de ZWIERKOWSKI, Chef-adjoint du Département de la Marine.

PORTUGAL

DÉLÉGUÉ : M. Alfredo Freire d'ANDRADE, Colonel du Génie.

ROUMANIE

DÉLÉGUÉ : M. Georges CRETZIANO, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi de Roumanie en Espagne.

CONSEILLERS TECHNIQUES : M. Georges CARACOSTEA, Ingénieur, Inspecteur général, Directeur du Service commercial au Ministère des Communications; M. Alex. PERIETZEANO, Ingénieur, Inspecteur général, ancien Directeur général des Chemins de fer roumains; M. Georges POPESCO, Ingénieur, Inspecteur général, Directeur général des Ports et Voies de Communications sur eau.

CONSEILLER JURIDIQUE : M. Démètre JANCOVICI.

ÉTAT SERBE-CROATE-SLOVÈNE

DÉLÉGUÉ : M. le Dr Ante TRESICH PAVICHICH, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes en Espagne et au Portugal.

EXPERTS : M. le Contre-Amiral Dragutin PRICA, Chargé du Service de la Navigation fluviale au Ministère des Communications; M. Ranslav M. AVRAMOVITCH, Ingénieur en chef au Ministère des Communications, ancien Expert à la Délégation serbe-croate-slovène au Congrès de la Paix à Paris, ancien Membre du Comité provisoire des Communications et du Transit de la Société des Nations.

SUÈDE

DÉLÉGUÉ : M. F. V. HANSEN, Directeur général des forces hydrauliques et des canaux de l'État de Suède.

EXPERTS : M. Nils AHLBERG, Docteur Ès-Sciences, Directeur à l'Administration des Chemins de fer de l'État de Suède; M. P. G. HORNELL, Ingénieur-Conseil, Membre de l'Académie Royale des Sciences techniques de Stockholm; M. K. I. WESTMAN, Secrétaire à la Légation de Suède à Paris.

SUISSE

DÉLÉGUÉS : M. G. CARLIN, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire aux Pays-Bas, Membre de la Cour permanente d'Arbitrage.

DÉLÉGUÉ SUPPLÉANT ET EXPERTS : M. J. VALLOTTON, Docteur en droit, Avocat à Lausanne, Délégué à la Commission centrale du Rhin, Associé de l'Institut de Droit international; M. Adolphe WIRZ, Chef du Service des tarifs marchandises à la Direction générale des Chemins de fer fédéraux à Berne.

SUBSTITUTES : Jonkheer Dr. W. J. M. van EYSINGA, Professor at the University of Leyden, Member of the Central Commission of the Rhine; M. M. A. G. KROLLER, Member of the Economic Council at the Ministry of Foreign Affairs.

EXPERTS : M. I. A. KALFF, Engineer, Director of the Netherlands Railway Companies; Dr. J. P. A. LAMAN DE VRIES, Director-General of Direct Taxation, Customs and Excise; M. D. A. van HEYST, Chief Engineer of the "Ryks Waterstaat."

PERSIA

DELEGATE : M. Mirza HUSSEIN KHAN ALAI, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to His Imperial Majesty the Shah of Persia in Spain.

POLAND

DELEGATE : M. Joseph WIELOWIEYSKI, Assistant Delegate of the Polish Republic to the Council of the League of Nations.

SUBSTITUTE DELEGATES AND EXPERTS : M. Bohdan WINIARSKI, Professor of Law at the University of Poznań; Rear-Admiral de ZWIERKOWSKI, Assistant Chief of the Department of Marine.

PORTUGAL

DELEGATE : M. Alfredo Freire d'ANDRADE, Colonel of Engineers.

ROUMANIA

DELEGATE : M. Georges CRETZIANO, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to His Majesty the King of Roumania in Spain.

TECHNICAL ADVISERS : M. Georges CARACOSTEA, Engineer, Inspector-General and Director of the Commercial Service at the Ministry of Communications; M. Alex PERIETZEANO, Engineer, Inspector-General, former Director-General of Roumanian Railways; M. Georges POPESCO, Engineer, Inspector-General, Director-General of Ports and Waterways.

LEGAL ADVISER : M. Demetrius JANCOVICI.

SERB-CROAT-SLOVENE STATE

DELEGATE : M. Ante TRESICH-PAVICHICH, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes in Spain and in Portugal.

EXPERTS : Rear-Admiral Dragutin PRICA, Chief of the Service of River Navigation at the Ministry of Communications; M. Ranislav M. AVRAMOVITCH, Engineer-in-Chief to the Ministry of Communications, former Expert of the Serb-Croat-Slovene State to the Peace Conference at Paris, former Member of the League of Nations Provisional Committee of Transit and Communications.

SWEDEN

DELEGATE : M. F. V. HANSEN, Director-General of Hydraulic Power and Canals of the Swedish State.

EXPERTS : M. Nils AHLBERG, Doctor of Science, Director of the Administration of the Swedish State Railways; M. P. G. HORNELL, Consulting Engineer, Member of the Royal Academy of Technical Sciences at Stockholm; M. K. I. WESTMAN, Secretary at the Swedish Legation in Paris.

SWITZERLAND

DELEGATE : M. G. CARLIN, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to the Netherlands, Member of the Permanent Court of Arbitration.

SUBSTITUTE DELEGATE AND EXPERTS : M. J. VALLOTTON, Doctor of Law, Advocate at Lausanne and Delegate at the Central Commission of the Rhine, Associate of the Institute of International Law; M. Adolphe WIRZ, Chief of the Service of Goods Tariffs at the General Directorate of Federal Railways at Berne.

TCHÉCO-SLOVAQUIE

DÉLÉGUÉS : M. Bohuslav MULLER, Ingénieur, Secrétaire d'Etat au Ministère des Travaux publics, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire ; M. le Dr Ottokar LANKAS, Conseiller ministériel et Directeur du Service des Transports au Ministère des Chemins de fer.

EXPERTS TECHNIQUES : M. Pavel KOLLER, Ingénieur, Conseiller des Constructions au Ministère des Chemins de fer ; M. Vojtech KRBEK, Ingénieur, Premier Secrétaire de Légation au Ministère des Affaires étrangères.

EXPERT JURIDIQUE : M. le Dr Karel WENDL, Attaché au Ministère des Affaires étrangères.

URUGUAY

DÉLÉGUÉ : M. Benjamin FERNANDEZ Y MEDINA, Ministre plénipotentiaire en Espagne et Portugal.

VENEZUELA

DÉLÉGUÉ : Dr Simon PLANAS-SUAREZ, Ministre plénipotentiaire de Venezuela en Portugal.

Ont participé aux travaux à titre consultatif :

ALLEMAGNE

DÉLÉGUÉ : M. Karl Georg von TREUTLER, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire, Conseiller actuel intime.

SUPLÉANT : M. le Dr Arthur SEELIGER, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire, Président de la Commission internationale de l'Elbe.

EXPERTS : M. Max PETERS, Secrétaire d'Etat au Ministère des Travaux Publics, Conseiller actuel intime ; M. le Professeur Alfred von der LEYEN, Conseiller actuel intime ; M. Johann Daniel KRONIG, Conseiller d'Etat ; M. Max LUDICKE, Conseiller supérieur de régence ; M. Wilhelm von POCHHAMMER.

HONGRIE

DÉLÉGUÉ : M. Emile WALTER, Conseiller ministériel de Section du Ministère des Affaires étrangères.

Ont en outre pris part aux délibérations :

M. Albert CLAVEILLE, Sénateur, Président de la Commission centrale du Rhin. Ancien Ministre des Travaux Publics de France ; M. le Colonel Henri L-ETIENNE, Ingénieur diplômé, Vice-Directeur de l'Office central des Transports internationaux par Chemins de fer de Berne ; M. Jean HOSTIE, Secrétaire général de la Commission centrale du Rhin, Membre du Comité d'Organisation de la Conférence ; M. le Dr William MARTIN, Représentant du Bureau international du Travail.

Au cours d'une série de réunions qui ont eu lieu entre le 10 mars et le 20 avril 1921, dans lesquelles les Représentants et leurs conseillers ont été constamment animés du désir de réaliser, dans la plus large mesure possible, les vues de la Société des Nations qui les a convoqués et les intentions de leurs Gouvernements, la Conférence a préparé et adopté les instruments énumérés ci-dessous et joints en annexes au présent Acte :

1. Règlement d'organisation des Conférences générales et de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit ;
2. Règlement intérieur pour les Conférences des Communications et du Transit ;
3. Convention et Statut sur la Liberté du Transit ;
4. Convention et Statut sur le Régime des Voies navigables d'Intérêt international ;
5. Protocole additionnel à la Convention sur le Régime des Voies navigables d'Intérêt international ;
6. Déclaration portant reconnaissance du droit au pavillon des Etats dépourvus de littoral maritime ;
7. Recommandations relatives au Régime international des voies ferrées ;
8. Recommandations relatives aux ports soumis au régime international ;
9. Acte final.

CZECHO-SLOVAKIA.

DELEGATES : M. Bohuslav MULLER, Engineer, Secretary of State at the Ministry of Public Works, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary ; Dr. Ottokar LANKAS, Ministerial Councillor and Director of Transport at the Ministry of Railways.

TECHNICAL EXPERTS : M. Pavel KOLLER, Engineer, Adviser on Construction to the Ministry of Railways ; M. Vojtech KRBEK, Engineer, First Secretary of Legation at the Ministry of Foreign Affairs.

LEGAL EXPERT : Dr. Karel WENDL, Attaché to the Minister of Foreign Affairs.

URUGUAY.

DELEGATE : M. Benjamin FERNANDEZ Y MEDINA, Minister Plenipotentiary in Spain and Portugal.

VENEZUELA

DELEGATE : Dr. Simon PLANAS-SUAREZ, Minister Plenipotentiary of Venezuela in Portugal.

There took part in the work in an advisory capacity :

GERMANY

DELEGATE : M. Karl Georg von TREUTLER, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary, Privy Councillor.

SUBSTITUTE : Dr. Arthur SEELIGER, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary, President of the International Commission of the Elbe.

EXPERTS : M. Max PETERS, Secretary of State of the Ministry of Public Works, Privy Councillor ; Professor Alfred von der LEYEN, Privy Councillor ; M. Johann Daniel KRONIG, Councillor of State ; M. Max LUDICKE, Councillor of Administration, First Class ; M. Wilhelm von POCHHAMMER.

HUNGARY

DELEGATE : M. Emile WALTER, Ministerial Councillor at the Ministry of Foreign Affairs.

There also took part in the discussions :

M. Albert CLAVEILLE, Senator, President of the Central Rhine Commission, former French Minister of Public Works ; Colonel Henri ETIENNE, Ingénieur Diplômé, Vice-Director of the Central Office of International Transportation by Railway at Berne ; M. Jean HOSTIE, Secretary-General of the Central Rhine Commission, Member of the Organisation Committee of the Conference ; Dr. William MARTIN, Representative of the International Labour Office.

In a series of meetings between March 10th and April 20th, 1921, in which the delegates and their advisers were throughout animated with the desire to fulfil to the greatest possible degree the principles of the League of Nations which summoned the Conference and the intentions of their Governments, the Conference prepared and adopted the instruments enumerated below and annexed to the present Act :

1. Rules for the Organisation of General Conferences on Communications and Transit, and of the Advisory and Technical Committee ;
2. Rules of Procedure for Conferences on Communications and Transit ;
3. Convention and Statute on Freedom of Transit ;
4. Convention and Statute on the Regime of Navigable Waterways of International Concern ;
5. Additional Protocol to the Convention on the Regime of Navigable Waterways of International Concern.
6. Declaration recognising the right to a flag of States having no sea-coast ;
7. Recommendations relative to the International Regime of Railways ;
8. Recommendations relative to Ports subject to an international regime ;
9. Final Act.

Pour déférer aux résolutions ci-dessus visées de l'Assemblée, le Règlement d'organisation des Conférences et le Règlement intérieur, ainsi que les Conventions et Statuts et autres instruments énumérés ci-dessus seront transmis au Secrétariat général de la Société à toutes fins utiles.

Ces Conventions et Statuts sont destinés à faire partie de l'ensemble des Conventions visées aux articles 338 et 379 du Traité signé à Versailles, le 28 juin 1919, et aux articles analogues des autres Traités de Paix.

Les Règlements porteront la date à laquelle ils ont été adoptés par la Conférence et seront établis en exemplaires certifiés conformes par le Président.

Les Conventions, le Protocole additionnel et la Déclaration porteront la date de ce jour.

Certains délégués des Etats représentés à la Conférence, munis de pleins pouvoirs à cet effet, ont signé, à Barcelone, les Conventions et Statuts.

Les Puissances, qui n'ont pas signé à Barcelone, pourront signer ultérieurement, et le Secrétaire général prendra, à cet effet, toutes dispositions utiles.

La Conférence a, en outre, formulé les vœux et les déclarations qui suivent :

1. La Conférence attire l'attention du Conseil et de l'Assemblée de la Société sur la question du renouvellement de la Commission consultative et technique, au cas où il n'y aurait pas d'autre Conférence avant l'expiration d'un délai de quatre ans.
2. La Conférence émet le vœu que la prochaine Assemblée modifie la résolution adoptée en ce qui concerne la convocation de la Conférence générale, afin de permettre la réunion de plein droit de celle-ci chaque fois qu'un tiers au moins des Membres de la Société en formulera la demande.
3. La Conférence émet le vœu que la Société des Nations invite le plus tôt possible ses Membres à se réunir en vue de l'élaboration de nouvelles conventions destinées à régler les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre, en matière de transit. Ce vœu a été voté par 23 voix contre 5.
4. La Conférence, considérant l'importance qu'il y a à ce qu'une Convention sur les voies ferrées soit conclue dans un délai de deux ans, émet le vœu qu'une Conférence soit réunie en temps utile, pour permettre d'élaborer et de conclure ladite Convention dans le délai indiqué.
5. La Conférence, considérant qu'il est désirable, pour l'amélioration des voies de communication d'intérêt international, que les Etats possédant de l'énergie électrique en abondance en cèdent aux Etats qui en manquent, émet le vœu que la question soit mise à l'étude.
6. La Conférence déclare qu'il est hautement désirable que soit mise à l'étude la question de savoir dans quelle mesure il est possible de simplifier les tarifs intérieurs de chemins de fer et de les unifier de plus en plus quant à la forme, notamment en ce qui concerne les groupes de territoires contigus.
7. La Conférence déclare, en adoptant l'article 10 du Règlement intérieur que, cet article reproduisant certains alinéas de l'article 16 du Règlement de l'Assemblée, tout changement introduit à l'avenir dans ces alinéas devra aussi être introduit dans l'article 10 du Règlement intérieur de la Conférence.
8. La Conférence déclare que, dans le cas où des dispositions des Conventions et Statuts de Barcelone apparaîtraient en contradiction, sur un point quelconque, avec des dispositions des Traités de Paix, l'interprétation, résultant des dispositions des Traités de Paix, prévaudra tant en ce qui concerne les Puissances qui ne sont pas parties aux dits Traités qu'en ce qui concerne les Puissances signataires ou bénéficiaires mentionnées à l'article 2, des Conventions de Barcelone.
9. La Conférence déclare que les règles prévues au Règlement d'organisation notamment à l'article 11, pour mettre une question à l'ordre du jour d'une Conférence générale des Communications et du Transit, seront également applicables s'il s'agit d'une révision demandée conformément à l'article 9 de la Convention sur la Liberté du Transit et à l'article 9 de la Convention concernant le Régime des Voies navigables d'Intérêt international.
10. La Conférence déclare que rien dans la Convention et le Statut sur la Liberté du Transit ne s'oppose à ce que les transports qui présentent un intérêt vital pour un pays, aussi bien transports intérieurs que ceux d'importation ou d'exportation, aient temporairement la priorité sur le transit de moindre importance économique.

In order to comply with the above-mentioned Resolutions of the Assembly, the Rules for the Organisation of Conferences and the Rules of Procedure, as well as the Conventions and Statutes and other instruments enumerated above, will be transmitted to the Secretariat General for all necessary action.

These Conventions and Statutes are intended to form part of the series of Conventions contemplated in Articles 338 and 379 of the Treaty signed at Versailles on June 28th, 1919, and in the corresponding Articles of the other Treaties of Peace.

The Rules will bear the date on which they were adopted by the Conference and copies will be authenticated by the signature of the President.

The Conventions, additional Protocol and Declaration will bear this day's date.

Certain delegates of States represented at the Conference, being provided with full powers authorising them to do so, have signed the Conventions and Statutes at Barcelona.

The Powers which have not signed at Barcelona may sign at a later date and the Secretary-General will take all necessary steps for this purpose.

The Conference has also adopted the following Recommendations and Declarations:

1. The Conference draws the attention of the Council and the Assembly of the League to the question of the renewal of the Advisory and Technical Committee in the event of no further Conference being held within a period of four years.
2. The Conference recommends that the next Assembly should modify the Resolution adopted concerning the calling of the general Conference in order to permit its meeting in full session each time that at least one-third of the Members of the League make such a request.
3. The Conference recommends that the League of Nations should, as soon as possible, invite its Members to meet with a view to drawing up new Conventions for the regulation of the Rights and Duties in regard to transit of belligerents and neutrals in time of war. This was adopted by 23 votes to 5.
4. The Conference, bearing in mind the importance of the conclusion within a period of two years of a Convention on Railways, recommends that a Conference should meet in good time to permit of the preparation and conclusion of such a Convention within the period indicated.
5. The Conference, bearing in mind that it is desirable with a view to the improvement of ways of communication of international concern that States having an abundant supply of electrical power should concede a part of it to States in want thereof, recommends that this question should be examined.
6. The Conference declares that it is highly desirable that the question of the extent to which it is possible to simplify internal railway tariffs and to bring them into greater uniformity should be studied, particularly as regards groups of contiguous territories.
7. The Conference declares, in adopting Article 10 of the Rules of Procedure, that, as this Article reproduces certain paragraphs of Article 16 of the Rules of Procedure of the Assembly, all changes introduced in the future into such paragraphs must also be incorporated in Article 10 of the Rules of Procedure of the Conference.
8. The Conference declares that it is agreed that in cases where the provisions of the Conventions and Statutes of Barcelona appear to conflict on any point with the provisions of the Treaties of Peace, the meaning to be attributed to the provisions of the Treaties of Peace will prevail, both as regards Powers which are not parties to the said Treaties, as well as regards the signatory or beneficiary Powers referred to in Article 2 of the Conventions of Barcelona.
9. The Conference declares that the Rules laid down in the Rules of Organisation, particularly those in Article 11 as to the placing of a question on the Agenda of a general Conference on Communications and Transit, shall also apply in the case of a revision demanded in accordance with Article 9 of the Convention as to Freedom of Transit, and with Article 9 of the Convention as to Navigable Waterways of International Concern.
10. The Conference declares that nothing in the Convention and Statute on Freedom of Transit shall be understood to imply that traffic of vital importance for a country, including internal traffic, as well as import and export traffic, may not temporarily be given priority over transit traffic of minor economic importance.

11. La Conférence déclare qu'en décidant de ne pas mentionner les envois postaux parmi les transports en transit visés à l'article premier du Statut sur la Liberté du Transit, elle a entendu simplement laisser en dehors de ses travaux une matière réglée par la Convention postale de Madrid de 1920 et que le principe de la Liberté du Transit doit être respecté en ce qui concerne les dits envois postaux.
12. La Conférence déclare qu'en établissant dans l'article 9 du Statut concernant le Régime des Voies navigables d'Intérêt international le Régime des Ports situés sur ces voies, elle n'a entendu trancher aucune question de principe relative au Régime des Ports maritimes nationaux.
13. La Conférence déclare que dans le deuxième alinéa du § 1. de l'article 5 du Statut sur le Régime des Voies navigables d'Intérêt international, les mots « Acte de Navigation antérieure » visent entre autres la Convention de Mannheim, mais ne visent pas le régime spécial créé par les articles 332 à 337 du Traité de Versailles et les articles analogues des autres Traités de Paix.
14. Enfin, la Conférence a pris acte de la déclaration de la Délégation des Pays-Bas aux termes de laquelle celle-ci, en proposant la rédaction actuelle de l'article 8 du Statut relatif au Régime des Voies navigables d'Intérêt international, n'a eu nullement en vue le retrait de facilités existantes ni un recul quelconque sur le régime libéral que les Pays-Bas ont appliqué jusqu'ici. Au cas où des Conventions accordent des facilités plus grandes que celles prévues à l'article 8, ces facilités seront maintenues aux intéressés, ainsi que le prescrit l'article 20.

En foi de quoi les Représentants ont signé le présent Acte.

Fait à Barcelone, le vingt avril mil neuf cent vingt et un, en un seul exemplaire qui sera déposé aux Archives du Secrétariat de la Société des Nations et dont des copies certifiées conformes seront délivrées à tous les Etats représentés à la Conférence.

[*Suivent les signatures des Délégués*]

11. The Conference declares that in deciding not to mention mails and postal parcels among the traffic in transit referred to in Article 1 of the Statute on Freedom of Transit, the intention was merely to leave outside the scope of its labours a matter regulated by the Postal Convention of Madrid of 1920, and that the principle of freedom of transit must be respected in regard to such mails and postal parcels.
12. The Conference declares that in laying down in Article 9 of the Statute relating to the regime of navigable waterways of international concern the regime for ports situated on such waterways, there was no intention of settling any question of principle relating to the regime of national seaports.
13. The Conference declares that in Section 2, paragraph 1 of Article 5 of the Statute on the Regime of Navigable Waterways of International Concern, the words "previous Act of Navigation" refer, among others, to the Convention of Mannheim, but do not refer to the special regime created by Articles 332 to 337 of the Treaty of Versailles and the corresponding Articles in other Treaties of Peace.
14. Lastly, the Conference has taken note of the declaration made by the Delegation of the Netherlands, according to which, in proposing the present wording of Article 8 of the Statute on the Regime of Navigable Waterways of International Concern that Delegation did not envisage any restriction of existing facilities or any departure whatever from the liberal regime which the Netherlands have applied up to the present. Where Conventions confer greater facilities than those referred to in Article 8, such facilities will be maintained for the benefit of parties concerned, as laid down in Article 20.

In faith whereof the Delegates have signed the present Act

Done at Barcelona, the twentieth day of April, one thousand nine hundred and twenty-one, in a single copy which shall be deposited in the archives of the Secretariat of the League of Nations and of which authenticated copies shall be delivered to all the States represented at the Conference.

[Here follow the signatures of the Delegates.]

GENÈVE.

le 20 septembre 1921.

-80 (70)

Société des Nations

Rapport
de la Commission consultative et technique
des Communications et du Transit.

- Rapport présenté à l'Assemblée
par la deuxième Commission.
-

RAPPORTEUR: M. ADATCI, DÉLÉGUÉ DU JAPON.

Lugue of Nations

Report
of the Advisory and Technical Committee
for Communications and Transit.

Report by the Second Committee
to the Assembly.

RAPPORTEUR: M. ADATCI, DELEGATE OF JAPAN.

**Rapport présenté par le D^r ADATCI, Représentant du Japon,
au nom de la deuxième Commission de l'Assemblée sur
le Rapport de la Commission consultative et technique
des Communications et du Transit.**

Le Rapport de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, transmis par le Conseil à l'Assemblée, expose en détail les travaux de l'Organisation des Communications et du Transit entre la première et la deuxième Assemblée.

Les Membres de la Société ont également reçu communication du remarquable rapport présenté au Conseil par M. Hanotaux, Président de la Conférence des Communications et du Transit, tenue à Barcelone, relativement à cette Conférence.

L'Assemblée ne manquera pas d'être frappée des résultats obtenus par l'Organisation des Communications et du Transit dès sa première année d'existence. Elle verra, dans le succès de la première Conférence générale des Communications et du Transit, non moins que dans les premiers travaux de la Commission consultative et technique organisée par elle, la preuve que les résolutions adoptées par l'Assemblée, à sa dernière session touchant les Organisations techniques en général et l'Organisation du Transit en particulier, étaient de nature à porter rapidement leurs fruits.

La Société des Nations, ayant convoqué ladite Conférence générale à Barcelone, a contracté une dette de profonde reconnaissance envers la capitale catalane, belle et noble reine de la Méditerranée, très antique par ses lointaines origines, mais toujours fraîche par ses incessantes créations, et dont toutes les autorités donnaient, six semaines durant, un si précieux concours aux représentants spécialement qualifiés de 44 nations accourus de tous les coins de l'Univers. Notre sincère gratitude doit en outre s'adresser au Gouvernement de la fière et glorieuse Espagne, mère de vingt nations, berceau de la brillante culture latino-américaine, pour remonter respectueusement jusqu'à son auguste souverain S. M. Alphonse XIII, jeune encore, mais déjà illustre par ses innombrables actes d'héroïsme et de générosité, et des efforts suprêmes déployés surtout durant la grande guerre afin de soulager les maux et les misères de toutes sortes.

Je suis donc absolument certain d'être le fidèle interprète de l'Assemblée en demandant bien respectueusement à notre cher Président de prier la Délégation espagnole de transmettre à Barcelone ainsi qu'à Madrid l'expression de la sincère reconnaissance de l'Assemblée tout entière.

Personne n'ignore ici avec quelle haute compétence et avec quelle scrupuleuse impartialité notre éminent collègue de France, M. Hanotaux, a présidé inlassablement la Conférence de Barcelone : ce qui a mené les travaux si ardues à si bonne fin ! Je suis persuadé que l'Assemblée lui en est profondément reconnaissante et qu'elle témoignera publiquement ses sentiments.

Ainsi que l'expose le rapport de la Commission consultative, la plupart des travaux de l'Organisation du Transit, soit à la Conférence de Barcelone, soit à la Commission du Transit, ont la forme de propositions transmises aux Gouvernements telles que la Convention et le Statut sur la Liberté du Transit ; la Convention et le Statut sur le Régime des Voies navigables d'intérêt international ; le Protocole additionnel à la Convention sur le Régime des Voies navigables d'intérêt international ; la Déclaration portant reconnaissance du droit au pavillon des Etats dépourvus de littoral maritime ; les Recommandations relatives au régime international des voies ferrées ; les Recommandations relatives aux ports soumis au régime international, etc.) et n'impliquent pas une action positive demandée à l'Assemblée. Seuls, un certain nombre de vœux de la Conférence de Barcelone, ou de la Commission consultative du Transit, concluent à des propositions précises faites à l'Assemblée. Ils font l'objet des projets de résolutions insérés en annexe du rapport. Ce sont là les points sur lesquels paraît devoir être portée particulièrement l'attention de l'Assemblée.



Report presented by Dr. ADACHI, the Japanese representative, on behalf of the Second Committee of the Assembly on the Report of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit.

The report of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit, submitted by the Council to the Assembly, contains a detailed account of the work of the Communications and Transit Organisations between the first and second Assembly.

Members of the League have also received a copy of the remarkable report placed before the Council by M. Hanotaux, the President of the Conference on Communications and Transit, held at Barcelona, regarding that Conference.

The Assembly cannot but appreciate the results obtained by the Communications and Transit Organisation during the first year of its existence. The Assembly will find, in the success of the first General Conference on Communications and Transit, no less than in the first achievements of the Advisory and Technical Committee organised by it, the proof that the resolutions adopted by the Assembly, at its last Session, touching Technical Organisations in general, and the Transit Organisations in particular, were of a nature to produce quick results.

The League of Nations, having convened the Conference at Barcelona, owes a deep debt of gratitude to the Catalan capital, the fair and stately queen of Mediterranean cities. Her history is rooted deep in the past, but she constantly undertakes new activities with the freshness of youth, and her authorities lent the most valuable aid, for a period of six weeks, to the expert representatives of 41 nations, drawn from all parts of the world. We must, moreover, express our deep gratitude to the Government of the proud and glorious Spanish monarchy, from which twenty nations have sprung and which is the cradle of the brilliant Latin-American culture, and pay our homage to its august ruler, His Majesty Alfonso XIII, who, though still in the flush of youth, has already distinguished himself by innumerable acts of heroism and magnanimity, and by the efforts which he made during the great war to mitigate suffering and misery of every kind.

I am convinced that I express the wishes of the Assembly when I respectively request our honoured President to ask the Spanish Delegation to convey to Barcelona and to Madrid the sincere gratitude of the whole Assembly.

The great ability and the scrupulous impartiality unfailingly displayed by our distinguished French colleague, M. Hanotaux, in his capacity as President of the Barcelona Conference, are well known. It was owing to his efforts that our arduous labours were crowned with such success. I am convinced that the Assembly is profoundly grateful to him, and that it will give public expression to this feeling.

As the report of the Advisory Committee shows, the greater part of the work of the Transit Organisation, whether at the Barcelona Conference or in the Transit Committee, takes the form of proposals which are transmitted to Governments, such as the Convention and Statute on Freedom of Transit, Convention and Statute on the Regime of Navigable Waterways of International Concern, Additional Protocol to the Convention on the Regime of Navigable Waterways of International Concern, Declaration recognising the right to a flag of States having no sea coast, Recommendations relative to the International Regime of Railways, Recommendations relative to Ports subject to an international regime, and do not require any definite action on the part of the Assembly. Only a certain number of the recommendations of the Barcelona Conference, or of the Advisory Committee for Transit, result in precise proposals to the Assembly. They form the subject of draft resolutions reproduced in the annex to the report. These are the points to which the attention of the Assembly should be particularly called.

Le premier projet de résolution sur la réunion de plein droit des Conférences générales des Communications et du Transit, sur la demande d'un tiers des Membres de la Société des Nations, ne telle résolution modifierait la résolution adoptée l'année dernière en ce qui concerne la convocation des Conférences générales. L'Assemblée avait, en effet, décidé que, seul, le Conseil de la Société des Nations aurait à statuer pour convoquer des conférences générales. L'Assemblée, en effet, désirait particulièrement ne pas constituer de grandes organisations permanentes à la manière de l'organisation internationale du Travail, et elle était particulièrement soucieuse de prendre toutes précautions pour que les dépenses résultant de telles conférences ne soient pas engagées sans de très sérieuses garanties.

La Conférence de Barcelone, qui a certainement d'ailleurs compris les raisons qui avaient inspiré l'Assemblée, a estimé toutefois que les Organisations techniques de la Société ne rendraient pas tous les services qu'on peut attendre d'elles, si les Etats, même très nombreux, qui désireraient la réunion d'une Conférence technique, se trouvaient dans certains cas devant l'impossibilité d'obtenir la réunion de telles conférences par suite de l'opposition même seulement d'un membre du Conseil, qui pourrait ne pas être personnellement intéressé à l'examen d'une question vitale pour la grande majorité des membres.

Néanmoins, pour donner toute garantie que de telles conférences ne soient convoquées à la légère, le projet de résolution proposé à la suite du vœu de la Conférence de Barcelone prévoit que les Conférences ne se réuniront de plein droit que sur la demande d'un tiers des Etats membres de la Société.

Le Conseil de la Société s'est associé au vœu, en ce sens, de la Conférence de Barcelone, et il a semblé à la deuxième Commission que le projet de résolution proposé qui ne contrevient aucunement à l'esprit des résolutions adoptées par l'Assemblée l'année dernière, mais qui tend seulement à prévenir certaines conséquences de ces résolutions qui, dans certains cas, pourraient se révéler abusives, pourrait être approuvé par la présente Assemblée.

Le deuxième et le troisième projet de résolutions concernent la question des passeports. L'Assemblée, l'année dernière, a été unanime à se féliciter des résultats obtenus par la Conférence des Passeports, Formalités douanières et Billets directs, tenue à Paris, en octobre 1920.

Cette Conférence, qui s'était livrée à des études techniques très approfondies de ces questions, particulièrement importantes dans l'intérêt pratique des relations matérielles entre les peuples, avait adopté, à l'unanimité des spécialistes réunis, une série de recommandations qui ont été transmises aux différents Etats.

La Commission des Communications, à sa dernière session, a pris connaissance des réponses des divers Gouvernements et, tout en constatant qu'un certain nombre d'Etats ont déjà mis en vigueur une partie des mesures préconisées, a cru devoir remarquer que les résultats obtenus ne sont encore que tout à fait partiels. L'Assemblée, sans aucun doute, ne peut se livrer à une nouvelle étude technique de la question. Elle ne peut non plus songer à adresser en cette matière, aux différents Etats, autre chose qu'une invitation absolument conforme à l'esprit de coopération qui inspire le Pacte, d'accueillir le plus tôt possible et dans toute la mesure du possible, les recommandations de la Conférence. Il paraît particulièrement utile de tirer parti de la grande force morale que constitue l'Assemblée pour rappeler à l'attention de tous, une question qui tient tant à cœur à l'opinion publique. La deuxième Commission a été, sur ce point aussi, absolument d'accord avec la proposition de la Commission des Communications et du Transit.

Enfin, le troisième projet de résolution présenté par la Commission consultative et technique s'inspire de l'esprit de la résolution de l'Assemblée, adoptée l'année dernière, en ce qui concerne les passeports pour les membres du Secrétariat de la Société des Nations. Il ne paraît pas douteux que les membres des diverses Commissions de la Société doivent jouir de toutes les facilités possibles pour l'exercice de leur mandat.

La deuxième Commission de l'Assemblée a donc approuvé entièrement les projets de résolutions soumis à l'examen de l'Assemblée par la Commission consultative et technique des Communications et du Transit. En outre, au cours des débats, un certain nombre des membres de la Commission ayant attiré l'attention de la Commission sur le fait déjà signalé à l'attention du Conseil par le rapport de M. Hanotaux, comme Président de la Conférence, et par celui

The first draft Resolution is for the fully authorised meeting of General Conferences on Communications and Transit, at the request of one third of the Members of the League of Nations. Such a Resolution would amend the Resolution adopted last year with regard to the summoning of general conferences. The Assembly had, in fact, decided that the Council of the League of Nations, alone, should be responsible for summoning general conferences. The Assembly wished particularly to avoid creating large permanent organisations like the International Labour Organisation, and it was especially anxious to take all precautions that the expenditure entailed by such conferences should not be undertaken without sufficient guarantees.

The Barcelona Conference, which certainly appreciated the reasons which had guided the Assembly, nevertheless considered that the Technical Organisations of the League would not render all the services which may be expected of them, if the States — even should they be numerous — which desired a Technical Conference to be called, found, in certain cases, impossible to cause a Conference to be summoned owing to the opposition of any one Member of the Council, who might not be personally interested in a question vital to the great majority of Members.

However, in order to provide every guarantee that such Conference shall not be summoned on insufficient grounds, the draft resolution, proposed in pursuance of the recommendation of the Barcelona Conference, lays down that, no *ex-officio* meeting of the Conference can take place except on the request of one third of the States Members of the League.

The Council of the League agreed with the recommendation of the Barcelona Conference on this subject, and the Second Committee considers that the present Assembly might approve the proposed draft resolution, which in no way contravenes the spirit of the resolutions adopted by the Assembly last year, but merely has the effect of preventing certain consequences of these resolutions which, in some cases, might constitute abuses.

The second and third draft resolutions refer to the question of passports. The Assembly last year unanimously expressed its satisfaction with the results achieved by the Conference on Passports, Customs, Formalities and Through Tickets, held at Paris in October, 1920.

The specialists assembled at this Conference, which carried out a very thorough technical examination of these questions — questions of special and practical importance in the material relations between nations — unanimously adopted a series of recommendations, which were transmitted to the various States.

At its last meeting the Committee for Communications were informed of the replies from the various Governments, and while noting that a certain number of States have already put a portion of the measures recommended into force, it could not but observe that the results obtained are as yet quite inadequate. The Assembly cannot possibly enter upon a fresh examination of the technical side of the question. Its only possible course of action in this matter would be to ask the various States, in accordance with the spirit of co-operation, which is the guiding principle of the Covenant, to adopt the recommendations of the Conference in the fullest measure and with the least possible delay. The great moral force represented by the Assembly might, it seems, be used to great advantage for the purpose of drawing the attention of all countries to a question which so greatly preoccupies public opinion. Upon this point also the Second Committee was in complete agreement with the proposal of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit.

The third Draft Resolution submitted by the Advisory and Technical Committee is inspired by the spirit of the Assembly Resolution adopted last year with regard to Passports for Members of the Secretariat of the League of Nations. There seems no doubt that the members of the various Committees of the League must enjoy all possible facilities in the exercise of their duties.

The Second Assembly Committee has, therefore, fully approved the draft Resolutions submitted for consideration to the Assembly by the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit. Besides this, in the course of the debate, a certain number of new members drew the Committee's attention to a fact, already pointed out to the Council in the report submitted by M. Hanotaux as President of the Conference, and in that submitted by

de M. Quiñones de León, comme R. NATIONS Conseil, à savoir : que si l'universalité du monde est remarquée, présentée à la Commission consultative à la suite du vote de la Conférence de Barcelone, qui a constitué cette Commission, toutefois il y a lieu de regretter grandement, en raison de leur compétence spéciale, pour le succès des travaux de cette Commission, l'absence de membres désignés par les Etats riverains du Danube. La deuxième Commission a pris acte, avec grande satisfaction, de la résolution adoptée à ce sujet, par le Conseil, invitant la Commission consultative et technique à étudier les moyens et l'opportunité d'associer, à ses travaux, d'une façon aussi complète et permanente que possible, un ou plusieurs Etats riverains du Danube.

Elle a noté également l'action déjà entreprise par la Commission consultative et technique pour donner suite à cette résolution, et, s'associant à son tour à la pensée qui inspirait le Conseil, elle a décidé, sans demander à l'Assemblée de changer en rien la composition de la Commission consultative et technique, de lui soumettre un projet de résolution qui invite la Commission consultative et technique à continuer à s'assurer, comme c'est son droit, le concours d'experts ressortissants d'Etats riverains du Danube.

Enfin, la Commission a pris acte que l'un des vœux de la Conférence de Barcelone qui n'a été l'objet jusqu'ici d'aucune action de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, ni d'aucune demande d'action à l'Assemblée, c'est-à-dire le vœu relatif à l'examen, par la Société des Nations, de l'équitable traitement du commerce, serait soumis conformément à la décision du Conseil dans sa session de juin dernier, à l'examen d'une session prochaine du Conseil. En conséquence, conformément aux principes qui régissent les rapports du Conseil et de l'Assemblée, la Commission, quoique particulièrement convaincue de l'urgence de la question, n'a pas pensé que l'Assemblée puisse se saisir de la question avant que le Conseil, probablement après étude de la Commission Economique et Financière et de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, ne la lui ait présentée.

J'ai l'honneur, dans ces conditions, de soumettre, au nom de la Commission, à l'adoption de l'Assemblée les quatre résolutions suivantes :

PREMIÈRE RÉOLUTION.

Sans préjudice des dispositions du 4^o du paragraphe 1 de la résolution du 9 décembre 1920 sur l'Organisation des Communications et du Transit, les Conférences générales des Communications et du Transit se réuniront au siège de la Société des Nations de plein droit, sur la demande d'un tiers des Membres de la Société des Nations. Une telle demande devra être adressée au Secrétaire général de la Société, l'objet et l'ordre du jour de la Conférence étant joints à la demande. Le Secrétaire général de la Société sera chargé de convoquer la Conférence.

DEUXIÈME RÉOLUTION.

L'Assemblée, ayant pris connaissance du rapport de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit sur la suite donnée par les divers Gouvernements aux Résolutions adoptées par la Conférence des Passeports, Formalités douanières et Billets directs, tenue à Paris, en octobre 1920, constate avec la plus vive satisfaction qu'un certain nombre d'Etats ont déjà mis en vigueur une partie des mesures, si importantes pour les relations entre les peuples, préconisées à l'unanimité par cette Conférence, relativement à la simplification des formalités d'obtention et de visa de passeports, à la réduction des prix et à l'unification du régime des passeports.

Elle attire l'attention de tous les Etats qui n'ont pas encore pu accueillir les recommandations de la Conférence sur l'urgence qu'il y aurait à reprendre l'étude de la question et à informer le Secrétaire général de la Société des Nations des solutions ultérieurement adoptées.

Leon as Representative of the Conference at Barcelona, by which it was constituted, the absence of members appointed by the Riparian States of the Danube was greatly to be regretted on account of their special competence, and of the possible effect it would have on the success of the work of this Committee. The Committee has noted with great satisfaction the Resolution adopted on this subject by the Council, inviting the Advisory and Technical Committee to consider the means and the expediency of associating, as completely and permanently as possible with its labours, one or more of the Riparian States of the Danube.

It has also noted the action already taken by the Advisory and Technical Committee to give effect to this Resolution, and, associating itself with the motions which actuated the Council, it has decided, without asking the Assembly to change in any way the composition of the Advisory and Technical Committee, to submit to the Assembly a draft Resolution inviting the Advisory and Technical Committee to continue to provide itself with the assistance of experts, nationals of the Riparian States of the Danube, as it is entitled to do.

Finally, the Committee has noted that one of the Recommendations of the Conference of Barcelona which has, so far, not been acted upon by the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit — nor has the Assembly made any request for action upon it — that is to say, the Recommendation that the League of Nations should examine the question of equitable commercial treatment, is to be submitted, in conformity with the decision of the Council at its meeting in June last, for consideration at an early meeting of the Council. In accordance with the principles, therefore, which govern the relations of the Council and the Assembly, the Committee, though thoroughly convinced of the urgency of the matter, did not consider that the Assembly could take cognisance of the question until the Council, probably after an investigation by the Economic and Financial Committee and the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit, had brought the question before it.

Under these circumstances, I have the honour, on behalf of the Committee, to submit the four following resolutions for adoption by the Assembly:—

FIRST RESOLUTION.

Without prejudice to the terms of paragraph 4, of section 1 of the Resolution of December 9th, 1920, relating to the Organisation for Communications and Transit, the general Conferences on Communications and Transit shall meet as of right at the seat of the League on the request of one third of the Members of the League. Such request shall be addressed to the Secretary-General of the League, and the object and the Agenda of the Conference should be attached to the request. It shall be the duty of the Secretary-General of the League to convene the Conference.

unanimously adopted.

SECOND RESOLUTION.

The Assembly, having been informed on the Report of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit on the action to be taken by the Governments with regard to the resolutions adopted by the Conference on Passports, Customs' Formalities and "Through Tickets" which was held in Paris, October, 1920, observed with the keenest satisfaction that a certain number of States have already put into force part of the measures — so important for international relations, and unanimously recommended by this Conference — tending towards the simplification of formalities connected with the obtaining of passports and visas, the reduction of passport prices, and the unification of passport regulations.

unanimously

The Assembly draws the attention of all States, which have not yet been able to adopt the recommendations of the Conference, to the necessity of reconsidering the question, and of informing the Secretary-General of the League of Nations of the solution ultimately arrived at.

TROISIÈME ~~ANNÉE~~ ANNÉE Conseil
représentative de B

L'Assemblée invite les Membres de la Société des Nations à accorder aux membres des diverses Commissions de la Société, pendant la durée de leur mandat, toutes facilités possibles en matière de passeports, notamment en ce qui concerne la condition des visas et leur durée.

QUATRIÈME RÉOLUTION.

L'Assemblée prend acte de la désignation par la Commission consultative et technique des Communications et du Transit d'un expert en question de chemins de fer ressortissant d'un Etat riverain du Danube, et l'invite à procéder, dès sa prochaine session, à la désignation d'un ou plusieurs autres experts, compétents dans les diverses matières relevant d'elle et ressortissants d'autres Etats riverains du Danube.

La deuxième Commission tient à ajouter qu'elle a été particulièrement heureuse, pour l'aider dans ses travaux, d'avoir le concours de notre collègue, M. van Eysinga, Président de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, ainsi que de M. Montarroyos, Président de la Sous-Commission des Transports par eau, et des membres de la Commission consultative et technique qui, grâce à l'heureuse initiative prise par le Conseil, ont pu assister à ses réunions.

g the
cularly w
ir validity.

The Assembly takes note
nical Committee for Commu
(national of a Riparian State of th
proceed also in this next session, to
other expert, specially qualified in the
Committee and nationals of other Riparian

The Second Committee wishes to add that it has be
in being assisted in its work by our colleague, M. van
the Advisory and Technical Committee for Communicatio
M. Montarroyos, Chairman of the Sub-Committee of Transp
by the Members of the Advisory and Technical Committee
to the suggestion of the Council, have been able to attend these meet

TROISIÈME RÉSOLUTION

Conseil
que si
mission

L'Assemblée invite les Membres de la Société des Nations à accorder aux membres des diverses Commissions de la Société, pendant la durée de leur mandat, toutes facilités possibles en matière de passeports, notamment en ce qui concerne la condition des visas et leur durée.

QUATRIÈME RÉSOLUTION

L'Assemblée prend acte de la désignation et technique des Communications de chemins de fer ressortissant d'un à procéder, dès sa prochaine session, autres experts, compétents dans ressortissants d'autres Etats ri

consulta-
question
l'invite
sieurs
lle et

La deuxième Commi-
reuse, pour l'aider de
M. van Eysinga,
Communications
Sous-Commissi
consultative
ont pu

u-
e,

TROISIÈME RÉUNION DU CONSEIL : que si
NATIONALE de la Société des Nations à ad- mission
représentative de la Société, pendant la durée de

L'Assemblée invite les Membres de la Société des Nations à accorder aux membres des diverses Commissions de la Société, pendant la durée de leur mandat, toutes facilités possibles en matière de passeports, notamment en ce qui concerne la condition des visas et leur durée.

QUATRIÈME RÉOLUTION

L'Assemblée prend acte de la désignation consultative et technique des Communications de chemins de fer ressortissant d'un pays à procéder, dès sa prochaine session, à l'invitation de plusieurs autres experts, compétents dans ce domaine, ressortissants d'autres Etats riverains de la question.

La deuxième Commission consultative des Communications de chemins de fer, pour l'aider de son avis, a désigné M. van Eysinga, Président de la Commission, et M. van der Meulen, Sous-Commissionnaire, qui ont pu assister à la session.