

KONWENCJA I STATUT
o wolności tranzytu,
podpisane w Barcelonie dnia 20 kwietnia 1921 roku.

(Zatwierdzone przez Sejm ustawą z dnia 4 sierpnia 1922 r. - Dz. U. R. P. No 71, poz. 640).

W IMIENIU

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

MY, JÓZEF PIŁSUDSKI,

NACZELNIK PAŃSTWA POLSKIEGO,

Wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tem wiedzieć należy, wiadomem czynimy:

W dniu dwudziestym kwietnia tysiąc dziewięćset dwudziestego pierwszego roku podpisane zostały w Barcelonie Międzynarodowa Konwencja i załączony do niej Statut o wolności tranzytu, które to Konwencja i Statut brzmią słowo w słowo jak następuje:

Konwencja i Statut o wolności tranzytu.

Albanja, Austria, Belgja, Boliwja, Brazylja, Bułgarja, Chili, Chiny, Kulumbja, Costa-Rica, Kuba, Danja, Imperjum Brytyjskie (wraz z Nową Zelandją i Indjami), Hiszpanja, Estonja, Finlandja, Francja, Grecja, Guatemala, Haiti, Honduras, Włochy, Japonja, Łotwa, Litwa, Luksemburg, Norwegja, Panama, Paragway, Holandja, Persja, Polska, Portugalja, Rumunja, Państwo Serbsko-Kroacko-Słoweńskie, Szwecja, Szwajcarja, Czechosłowacja, Urugway i Venezuela:

Pragnąc zagwarantować i ustalić wolność komunikacyj i tranzytu, zważywszy, że w sprawach tych zamierzenia, będące przedmiotem art. 23 Paktu Ligi Narodów, najlepiej dadzą się urzeczywistnić w drodze Konwencyj ogólnych, do których później inne Państwa będą mogły przystąpić, uznając, że należy proklamować i uregulować prawo wolności tranzytu, jako jeden z najlepszych środków rozwoju współpracy między Państwami, bez ujmy dla ich praw zwierzchniczych lub władzy na drogach, przeznaczonych do tranzytu.

Przyjąwszy zaproszenie Ligi Narodów do udziału w Konferencji, zgromadzonej w Barcelonie, w dniu 10 marca i zaznajomiwszy się z aktem końcowym tej Konferencji,

dbając o wprowadzenie już obecnie w życie postanowień przyjętego Statutu, mającego mieć zastosowanie do tranzytu kolejami żelaznymi i drogami wodnymi, chcąc zawrzeć w tym celu Konwencję, Wysokie Układające się Strony wyznaczyły jako swych Pełnomocników: (pominięto), którzy po okazaniu swych pełnomocnictw, uznanych za dobre i należyte co do formy, zgodzili się na następujące postanowienia:

Art. 1.

Wysokie Układające się Strony oświadczają, że przyjmują załączony Statut, dotyczący wolności tranzytu, uchwalony na Konferencji Barcelońskiej, d. 14 kwietnia 1921 r. Statut ten będzie uważany, jako stanowiący część nierozdzielną niniejszej Konwencji. Wobec tego Wysokie Układające się Strony oświadczają, że przyjmują obowiązki i zobowiązania z tego Statutu płynące, zgodnie z jego brzmieniem i stosownie do warunków w nim zawartych.

Art. 2.

Konwencja niniejsza nie uwłacza w niczem prawom i obowiązkom, wynikającym z postanowień Traktatu Pokoju, podpisanego w Wersalu, dnia 28 czerwca 1919 r. lub z postanowień innych podobnych traktatów, o ile chodzi o Mocarstwa, które te traktaty podpisały lub z ich dobrodziejstw korzystają.

Art. 3.

Konwencja niniejsza, której teksty francuski i angielski są jednakowo miarodajne, będzie miała datę dnia dzisiejszego i będzie mogła być podpisaną do dnia 1 grudnia 1921 r.

Art. 4.

Niniejsza Konwencja podlega ratyfikacji. Dokumenty ratyfikacyjne zostaną przesłane Sekretarzowi Generalnemu Ligi Narodów, który zawiadomi o ich otrzymaniu innych Członków Ligi oraz Państwa, dopuszczone do podpisania Konwencji. Dokumenty ratyfikacyjne zostaną złożone w archiwum Sekretarjatu.

Czyniąc zadość przepisom art. 18 Paktu Ligi Narodów, Sekretarz Generalny przystąpi do zarejestrowania niniejszej Konwencji z chwilą złożenia pierwszej ratyfikacji.

Art. 5.

Członkowie Ligi Narodów, którzy nie podpiszą niniejszej Konwencji przed dniem 1 grudnia 1921 r., będą mogli do niej przystąpić.

Stosuje się to również do Państw, nie członków Ligi Narodów, którymby Rada Ligi postanowiła zakomunikować urzędowo niniejszą Konwencję.

Przystąpienie będzie notyfikowane Sekretarzowi Generalnemu Ligi, który powiadomi wszystkie interesowane Mocarstwa o przystąpieniu i dacie jego notyfikacji.

Art. 6.

Konwencja niniejsza uzyska moc obowiązującą dopiero po ratyfikowaniu jej przez pięć Mocarstw. Dniem jej uprawomocnienia się będzie dzień dziewięćdziesiąty po otrzymaniu piątego dokumentu ratyfikacyjnego przez Sekretarza Generalnego Ligi Narodów. Następnie w stosunku do każdej ze Stron niniejsza Konwencja zacznie obowiązywać po upływie dziewięćdziesięciu dni od otrzymania ratyfikacji lub notyfikacji o przystąpieniu. Z chwilą uzyskania mocy obowiązującej przez niniejszą Konwencję Sekretarz Generalny prześle jej odpis uwierzytelniony Mocarstwom, nie należącym do Ligi, które zobowiązały się na podstawie Traktatów Pokoju do niej przystąpić.

Art. 7.

Sekretarz Generalny Ligi Narodów będzie prowadził specjalny rejestr wskazujący, które ze stron podpisały lub ratyfikowały niniejszą Konwencję, przystąpiły do niej lub ją wypowiedziały. Rejestr ten będzie zawsze dostępny dla Członków Ligi i będzie podawany do wiadomości publicznej możliwie najczęściej, stosownie do wskazań Rady.

Art. 8.

Z zastrzeżeniem postanowień artykułu 2-go, Konwencja niniejsza może być wypowiedziana przez którąkolwiek ze Stron po upływie pięciu lat, licząc od dnia uzyskania mocy obowiązującej w stosunku do tej Strony. Wypowiedzenie dokonane będzie w formie notyfikacji pisemnej, skierowanej do Sekretarza Generalnego Ligi Narodów. Odpis tej notyfikacji, zawiadamiający wszystkie inne Strony o dacie jej otrzymania, będzie natychmiast im przesłany przez Sekretarza Generalnego.

Wypowiedzenie będzie miało skutek po upływie roku od daty otrzymania go przez Sekretarza Generalnego i ważnym będzie tylko w stosunku do Strony, która je notyfikowała.

Art. 9.

Rewizja niniejszej Konwencji może być żądana w każdym czasie przez trzecią część Wysokich Układających się Stron.

Na dowód czego wyżej wymienieni Pełnomocnicy podpisali niniejszą Konwencję.

Sporządzono w Barcelonie, dwudziestego kwietnia, tysiąc dziewięćset dwudziestego pierwszego roku w jednym egzemplarzu, który pozostanie złożony w archiwach Ligi Narodów.

Statut o wolności tranzytu.

Art. 1.

Za przechodzące tranzytem przez terytoria, znajdujące się pod zwierzchnictwem lub władzą któregoś z Układających się Państw uważane będą osoby, bagaże, towary, oraz okręty, statki, wagony osobowe i towarowe tudzież inne środki przewozowe, których przewóz przez te terytoria, dokonywany z przeładowaniem lub bez przeładowania, ze złożeniem lub bez złożenia na skład, z podziałem lub bez podziału ładunku, ze zmianą lub bez zmiany sposobu przewozu, jest tylko częścią całkowitego przewozu, rozpoczętego i mającego się ukończyć poza granicami Państwa, przez którego terytorjum tranzyt się odbywa.

Przewozy tego rodzaju będą oznaczane w niniejszym Statucie nazwą "przewozów tranzytowych".

Art. 2.

Z zastrzeżeniem odmiennych postanowień niniejszego Statutu, przepisy i zarządzenia wykonawcze Układających się Państw, dotyczące przewozów tranzytem przez terytoria, znajdujące się pod ich zwierzchnictwem lub władzą, będą ułatwiały wolny tranzyt kolejami żelaznymi i drogami wodnymi, otwartymi dla ruchu i przystosowanymi do tranzytu międzynarodowego. Nie będzie się czyniło żadnej różnicy w zależności od

obywatelstwa osób, flagi okrętów lub statków, miejsca pochodzenia, nadania, wejścia, wyjścia lub przeznaczenia, ani od żadnej okoliczności, pozostającej w związku z tem, czyją własnością są towary, okręty, statki, wagony osobowe i towarowe lub inne środki przewozowe.

Aby zapewnić stosowanie postanowień niniejszego artykułu, Układające się Państwa udziela prawa tranzytu przez ich wody terytorjalne na zwykłych warunkach i ze zwykłymi zastrzeżeniami.

Art. 3.

Przewozy tranzytowe nie będą obciążane żadnymi specjalnymi podatkami lub opłatami z tytułu tranzytu (włączając wejście i wyjście). Jednakże od przewozów tranzytowych mogą być pobierane podatki i opłaty, przeznaczone wyłącznie na pokrycie kosztów nadzoru i administracji, którychby ten tranzyt wymagał. Wysokość wszystkich podatków lub opłat tego rodzaju winna odpowiadać, o ile możliwości, wydatkom, które mają być pokryte; będą one nakładane na zasadach równości, określonych w artykule poprzednim z tem zastrzeżeniem, że na niektórych drogach te podatki lub opłaty będą mogły być zmniejszone, a nawet zniesione ze względu na różnicę kosztów nadzoru.

Art. 4.

Układające się Państwa zobowiązują się stosować do przewozów tranzytowych na drogach, eksploatowanych lub zarządzanych przez Państwo albo przez nie koncesjonowanych, niezależnie od punktów rozpoczęcia lub przeznaczenia przewozów, taryfy słuszne tak co do wysokości, jak i warunków stosowania, mając przy tem na uwadze warunki komunikacyjne, jako też względy konkurencji handlowej między drogami przewozowymi. Taryfy te winny być zbudowane w sposób, ułatwiający o ile możliwości, komunikację międzynarodową. Żadne premje, ułatwienia lub ograniczenia nie będą mogły być uzależnione, bezpośrednio lub pośrednio, od przynależności państwowej lub innych względów, dotyczących osoby właściciela okrętu, lub jakich bądź innych środków przewozowych, które były albo miały być użyte na jakiegokolwiek części całkowitej drogi.

Art. 5.

Żadne z Układających się Państw nie będzie zobowiązane niniejszym Statutem do udzielania tranzytu osobom, którym wjazd na jego terytorjum jest wzbroniony lub towarom, należącym do kategorii zakazanych do wwozu, czy też ze względów zdrowotnych lub bezpieczeństwa publicznego, czy też ze względów ostrożności przed zawleczeniem chorób, którym podlegają zwierzęta lub rośliny.

Każde z Układających się Państw będzie miało prawo przedsięwziąć środki ostrożności, potrzebne dla upewnienia się, że osoby, bagaże, towary, a w szczególności towary monopolowe, oraz okręty, statki, wagony osobowe i towarowe lub inne środki przewozowe rzeczywiście przechodzą tranzytem, jak również dla upewnienia się, że podróżni, jadący tranzytem, mają możliwość ukończenia podróży, oraz dla uniknięcia sytuacji, przy której bezpieczeństwo dróg i środków komunikacyjnych mogłoby być zagrożone. Statut niniejszy w niczem nie uchybia zarządzeniom, jakie którekolwiek z Układających się Państw poczyniło lub miałoby poczynić na mocy ogólnych Konwencji międzynarodowych, w których ono uczestniczy lub które mogłyby być przez nie później zawarte, w szczególności Konwencji, zawartych pod egidą Ligi Narodów w sprawie tranzytu, wywozu i wwozu towarów specjalnej kategorii, jak opium lub inne szkodliwe środki farmaceutyczne, broń lub produkty rybołówstwa, lub też Konwencji ogólnych, któreby miały na celu zapobieganie naruszeniu praw własności przemysłowej, literackiej lub artystycznej lub któreby dotyczyły fałszywych znaków towarowych, fałszywego oznaczenia pochodzenia lub innych nieuczciwych metod handlowych.

W razie wprowadzenia trakcji zmonopolizowanej na drogach wodnych, używanych do tranzytu, prowadzenie jej powinno być zorganizowane w taki sposób, aby tranzyt okrętów i statków nie był przez nią skrępowany.

Art. 6.

Niniejszy Statut nie nakłada z tytułu swych postanowień na żadne z Układających się Państw nowego obowiązku udzielania wolnego tranzytu obywatelom, ich bagażom lub fladze któregośkolwiek z Państw, nie należących do Konwencji, ani też towarom, wagonom osobowym i towarowym lub innym środkom przewozowym, dla których krajem pochodzenia, wejścia, wyjścia lub przeznaczenia jest Państwo, nie należące do Konwencji, z wyjątkiem wypadku, gdyby za takim tranzytem przemawiały ważne względy, przytaczane przez którekolwiek z Układających się Państw interesowanych. Przy

stosowaniu niniejszego artykułu rozumie się, że towary przechodzące tranzytem bez przeładowania pod flagą jednego z Układających się Państw korzystają z przywilejów, udzielonych tej fladze.

Art. 7.

W drodze wyjątku i na czas możliwie ograniczony będą mogły być wprowadzone odchylenia od postanowień poprzednich artykułów w drodze zarządzeń specjalnych lub ogólnych, jakie każde z Układających się Państw byłoby zmuszone wydać z ważnych powodów, kiedy chodzi o bezpieczeństwo Państwa lub żywotne interesy kraju; przyczem rozumie się, że zasadę wolności tranzytu należy utrzymać w zakresie, jaki tylko będzie możliwy.

Art. 8.

Statut niniejszy nie określa praw i obowiązków państw wojujących i neutralnych w czasie wojny. Pozostanie on jednak w mocy w czasie wojny w granicach, dających się pogodzić z temi prawami i obowiązkami.

Art. 9.

Statut niniejszy nie nakłada na żadne z Układających się Państw zobowiązań, któreby się sprzeciwiały jego prawom i obowiązkom, jako członka Ligi Narodów.

Art. 10.

Traktaty, konwencje i umowy, zawarte przez Układające się Państwa w sprawie tranzytu przed dniem 1-szym maja 1921 roku, nie zostają zniesione przez wejście w życie niniejszego Statutu.

Z tego względu Układające się Państwa zobowiązują się, czy to po wygaśnięciu rzeczonych umów, czy też z chwilą gdy okoliczności na to pozwolą, poczynić z tych z pośród zachowanych w ten sposób umów, któreby były sprzeczne z postanowieniami niniejszego Statutu, zmiany, zmierzające do ich uzgodnienia z temi postanowieniami, o ile na to pozwolą warunki geograficzne, gospodarcze, lub techniczne krajów lub obszarów, które są przedmiotem tych umów.

Poza tem Układające się Państwa zobowiązują się nie zawierać na przyszłość traktatów, konwencji lub umów, sprzecznych z postanowieniami niniejszego Statutu i nie

usprawiedliwionych warunkami geograficznymi, ekonomicznymi lub technicznymi, uzasadniającymi wyjątkowe odchylenia.

Układające się Państwa będą mogły zresztą zawierać co do tranzytu umowy dla pewnych obszarów, zgodnie z zasadami niniejszego Statutu.

Art. 11.

Statut niniejszy nie wymaga bynajmniej cofnięcia ułatwień, większych od tych, które wynikają z jego postanowień, a przyznanych w warunkach, zgodnych z jego zasadami, przewozom tranzytowym przez terytorjum, znajdujące się pod zwierzchnictwem lub władzą któregośkolwiek z Układających się Państw. Nie zawiera on również zakazu udzielania na przyszłość podobnych ułatwień.

Art. 12.

Stosownie do artykułu 23-e Paktu Ligi Narodów, każde z Układających się Państw, które przeciw stosowaniu jakiegokolwiek z postanowień niniejszego Statutu na całym swym terytorjum lub na jego części, będzie mogło przytoczyć uzasadniony motyw ciężkiego stanu gospodarczego, wynikającego ze zniszczenia kraju w czasie wojny 1914-1918 roku, będzie uważane za zwolnione czasowo od obowiązków, wynikających ze stosowania tego postanowienia, przyczem rozumie się, że zasada wolności tranzytu winna być utrzymana w zakresie, jaki tylko będzie możliwy.

Art. 13.

W razie nieosiągnięcia bezpośredniego porozumienia między Państwami, wszelkie spory, które powstały między nimi co do interpretacji lub zastosowania niniejszego Statutu, będą wnoszone do Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej, o ile na mocy specjalnej konwencji lub ogólnej klauzuli o sędziarozjemczym, nie będą załatwiane bądź w drodze arbitrażu bądź w jakikolwiek inny sposób.

Spory będą wnoszone w sposób, przewidziany w artykule 40 Statutu Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej.

Jednakże celem załatwienia tego rodzaju sporów o ile możliwości w drodze polubownej, Układające się Państwa zobowiązują się przed zwróceniem się do jakiegokolwiek instancji sądowej i z zastrzeżeniem praw i atrybucyj Rady i Zgromadzenia, oddawać spory, dla wydania opinii, ustanowionemu przez Ligę Narodów organowi, stanowiącemu organ

doradczy i techniczny jej Członków w sprawach komunikacji i tranzytu. W nagłych wypadkach opinia tymczasowa może zalecić wszelkiego rodzaju środki przejściowe, mianowicie zmierzające do przywrócenia wolnemu tranzytowi ułatwień, z jakich ten tranzyt korzystał przed czynem lub faktem, który był powodem sporu.

Art. 14.

Zważywszy, że wewnątrz lub na samych granicach terytorjów niektórych Układających się Państw, istnieją strefy lub enklawy o niewielkiej rozległości i o zaludnieniu bardzo słabym w stosunku do obszaru i ludności tych terytorjów, i, że one stanowią części odcięte od tych terytorjów, lub osady, należące do innych Państw macierzystych, tudzież, że z drugiej strony ze względów administracyjnych jest niemożliwym stosować postanowień niniejszego Statutu do wymienionych stref lub enklaw, zgodzono się, że postanowienia te do nich stosować się nie będą.

Podobnie będzie w wypadku, kiedy kolonia lub posiadłość ma granicę szczególnie długą w stosunku do swej powierzchni, co w rzeczywistości uniemożliwia nadzór celny i policyjny.

Jednakże Państwa interesowane zastosują w wypadkach, powyżej przewidzianych, system, przy którym w miarę możliwości uszanuje się zasady niniejszego Statutu i ułatwi tranzyt i komunikację.

Art. 15.

Rozumie się, że Statut niniejszy nie powinien być interpretowany jako regulujący w jakikolwiek sposób wzajemne prawa i obowiązki terytorjów, będących częścią lub znajdujących się pod opieką jednego i tego samego Państwa suwerennego, bez względu na to, czy te terytorja, oddzielnie wzięte, są lub nie są członkami Ligi Narodów.

Zaznajomiwszy się z powyższą Konwencją i Statutem, uznaliśmy je za słuszne zarówno w całości jak i każde z zawartych w nich postanowień, oświadczamy, że są przyjęte, ratyfikowane i zatwierdzone i przyrzekamy, że będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej. W Warszawie, dnia 3 października 1922 roku.