

294. 3.

## MEMORIE VAN TOELICHTING.

Uit de Memorie van Toelichting bij de goedkeuringswet op het Verdrag nopens de vrijheid van doorvoer van 20 April 1921 (*Staatsblad* 1924, n<sup>o</sup>. 241) is reeds gebleken, dat de Eerste Algemeene Conferentie voor Verkeer en Doorvoer van den Volkenbond, die in 1921 te Barcelona gehouden werd, van de vier in art. 379 van het Vredesverdrag van Versailles en de daarmede overeenkomende bepalingen in andere vredesverdragen voorziene algemeene verkeersconventies, slechts die op de vrijheid van doorvoer alsmede die nopens de waterwegen tot stand heeft kunnen brengen. Wat de materie der spoorwegen betreft kon de Conferentie van Barcelona slechts een aanbeveling formuleeren, terwijl zij wat de havens betreft volstond met een aanbeveling nopens bepaalde aan het internationale regime onderworpen havens. Tot de werkzaamheden van de Volkenbondsverkeerscommissie <sup>1)</sup> behoorde dan ook in de eerste plaats de voorbereiding der twee nog te maken algemeene verkeersconventies, die op de spoorwegen en op de havens. Terwijl ook de Conferentie van Genua evenals de Vergadering van den Volkenbond in 1922 in de afwerking van het gestelde programma belangstelling betoonden, was in het voorjaar van 1923 de voorbereiding in de Verkeerscommissie zoover gevorderd, dat de Raad van den Volkenbond uitnodigingen kon doen voor een op 15 November 1923 te Genève bijeen te komen Tweede Algemeene Conferentie voor Verkeer en Doorvoer, die behalve met de twee genoemde conventies zich ook zou bezighouden met twee onderwerpen op het gebied der electriciteit en hydraulische kracht.

Behalve 36 Leden van den Volkenbond waren ter conferentie vertegenwoordigd Duitschland (dat toen nog niet Lid was), Turkije en Dantzig, terwijl Amerika een waarnemer had gezonden. Bovendien waren een aantal lichamen op de conferentie vertegenwoordigd, vermeld op p. 53 van de op de conferentie betrekking hebbende en ter griffie gedeponeerde uitgave van den Volkenbond „Deuxième Conférence Générale des Communications et du Transit, Genève, 15 novembre au 9 décembre 1923. Instruments officiels approuvés par la Conférence” (C. 823 M. 312). Met name mogen genoemd worden de Internationale Kamer van Koophandel alsmede de Internationale Unie van Spoorwegadministraties.

Nederland was op deze conferentie vertegenwoordigd door Jhr. Mr. W. J. M. VAN EYSINGA, hoogleeraar aan de Rijksuniversiteit te Leiden, destijds lid van de Commissie voor Verkeer en Doorvoer van den Volkenbond, en Ir. J. A. KALFF, lid van de Directie der Nederlandsche Spoorwegen te Utrecht (vertegenwoordigers), en Mr. J. H. W. VERZIJL, hoogleeraar aan de Rijksuniversiteit te Utrecht (plaatsvervangend vertegenwoordiger).

Het havenverdrag met bijbehorend Statuut en Protocol van onderteekening werd op 9 December 1923 voor het Rijk in

1) Voor de latere werkzaamheden van de Organisatie voor Verkeer en Doorvoer worde verwezen naar de desbetreffende hoofdstukken in de Verslagen door den eersten ondergeteekende jaarlijks aan de Staten-Generaal uitgebracht over de Vergadering van den Volkenbond.

Europa geteekend. Aangezien vóór den datum van 31 October 1924, tot welk tijdstip het Verdrag ter teekening was opengesteld, het overleg met de landvoogden der Overzeesche Gewesten nog niet ten einde was gebracht, kon voor de Overzeesche Gewesten niet meer worden geteekend, maar zal hiervoor kunnen worden toegetreden.

Op bovenvermeden datum van 31 October 1924 was het Verdrag geteekend door 25 Staten. <sup>1)</sup> Sindsdien zijn Frankrijk voor het moederland, alsmede Panama, onder reserve van ratificatie toegetreden. Ratificaties zijn nedergelegd door Groot-Britannië (met latere toetreding voor New-Foundland en een aantal koloniën), Siam, Britsch-Indië, Nieuw-Zeeland, Denemarken, Japan en Zwitserland, terwijl voorts Australië is toegetreden. Het Verdrag is in werking getreden op 26 Juli 1926.

Het Havenstatuut heeft overeenkomstig de blijkbare bedoeling van art. 379 van het Vredesverdrag van Versailles zich beperkt tot de *zeehavens*, en omvat van deze slechts degene, die geregeld bezocht worden door zeeschepen en openstaan voor den buitenlandschen handel (art. 1); niet voor den algemeenen handel opengestelde havens, zooals b.v. in Nederlandsch-Indië worden aangetroffen en die ook elders voorkomen, blijven dus buiten het Statuut.

Het Statuut beoogt niet te regelen het internationale havenregime in 'zijn geheel, omvattende den rechtstoestand, waarin schepen, personen en goederen aldaar verkeerden, materies, waarbij noodzakelijkerwijze de bevoegdheid der vreemde consuls een groote rol speelt. Op het voetspoor van het havenartikel uit het waterwegenstatuut van Barcelona (art. 9) bepaalt het havenstatuut er zich in hoofdzaak toe aan vreemde schepen, hun goederen en passagiers in de zeehavens de meestbegünstiging te verzekeren wat betreft den toegang tot en het gebruik van den haven. In de meeste gevallen zal het vreemde schip behandeld worden gelijk de eigen schepen, en zoo bepaalde vreemde schepen ergens gunstiger dan de nationale mochten worden behandeld, dan zal die nog gunstiger behandeling tot alle vreemde schepen uitgestrekt worden. Dit is het beginsel, dat neergelegd is in het belangrijke art. 2 van het Statuut, welk artikel inhoudt het ook door de Internationale Kamer van Koophandel in haar vergadering te Rome zoo sterk onderstreepte desideratum van „no flag discrimination”, geen bevoordeeling der eigen vlag. Ook op de Tweede Verkeersconferentie werd van verschillende zijden, met name ook weer door de Internationale Kamer van Koophandel, in het algemeene internationale belang aangedrongen op dit verbod van differentiëring naar de vlag ten aanzien van alles wat het gebruik van de havens betreft, b.v. de havengelden, de aanwijzing van laad- en losplaatsen enz. Intusschen kan deze gelijke behandeling van allen vrijwel illusoir gemaakt worden, wanneer dadelijk na de lossing of vóór de inlading differentiatie mogelijk zou zijn, met name ter zake van douanerechten; zonder verbod om ten opzichte van die rechten te differentiëeren zou het Statuut praktisch niet veel beteekenen; art. 5 houdt dat verbod dan ook in. Reeds bij de bespreking van dat artikel werd echter de vraag gesteld, of men met deze uitbreiding niet eigenlijk trad buiten de havens, wier regime enkel en alleen te regelen viel; en met nog meer nadruk werd die vraag te berde gebracht, toen de Britsche delegatie voorstelde, om de landen, in wier gebied de havens liggen, ook te verbieden elke differentiatie naar de vlag ten opzichte van de *spoorwegtarieven* naar of uit de havens. Niet zonder strijd — de gecompliceerde redactie van art. 6 is het gevolg van dien strijd — werd het Britsche pleit, waarbij ook de Nederlandsche delegatie zich gaarne aansloot, gewonnen.

Beteekent het verbod van „flag discrimination”, dat bijv. in een Britsche haven een Nederlandsch schip aanspraak kan doen gelden op evenveel inladingen als een Portugeesch schip? Een ieder begreep, dat dit niet de bedoeling kan zijn en dat aan de vrije concurrentie niet geraakt mag worden. Slechts

1) Zie Bijlage 1 van het Ontwerp van Wet.

mag de *havenadministratie*, of deze berust bij de overheid zelf of bij geconcessioneerde particulieren, niet differentiëren; dit blijkt duidelijk uit de bewoordingen van het artikel, maar is ten allen overvloed door den Japanschen rapporteur, den heer SUGIMURA, nog in het rapport vastgelegd, en dezelfde gedachte komt in het rapport tot uiting, wanneer dit bij art. 11 het geval bespreekt, dat het loodswezen, aan het particulier initiatief zou zijn overgelaten.

Tal van zeehavens en juist de belangrijkste op het West-Europeesche continent, zooals Antwerpen, Hamburg en Rotterdam, liggen tevens aan internationale rivieren en vallen dus, voor zoover de oeverstaten dier rivieren de algemeene waterwegenconventie van Barcelona aanvaard hebben, ook onder het boven reeds vermelde art. 9 dier conventie, dat wel tot grondslag van het havenstatuut heeft gestrekt, maar toch niet volkomen gelijkloidend is met dat Statuut. Welk statuut moet nu toepassing vinden in geval van verschil? De conferentie heeft hier gereedelijk aanvaard het antwoord, dat de ook ter conferentie aanwezige Secretaris-Generaal der Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de heer HOSTIE, had geformuleerd, dat n. krachtens het gelijkloidend art. 20 der twee Statuten, altijd toepasselijk moet zijn het voor het vrije verkeer gunstigste artikel.

De herziening van de wereldkaart na den grooten oorlog, ten gevolge waarvan tal van nieuwe Staten zijn ontstaan, die een voor het handelsverkeer bruikbaren toegang tot de zee missen, heeft aan de z.g. havenservituten nieuwe beteekenis geschonken. Talrijk zijn de havens of havengedeelten, die gelegen in land A, krachtens tractaatsbepaling meer bijzonder ten dienste staan van het verkeer naar of van het geheel of gedeeltelijk geëncloveerde land B. Europeesche voorbeelden van zoodanige havens zijn Hamburg en Stettin ten bate van Tsjechoslowakije, Dantzig en Memel ten bate van Polen. Het havenstatuut heeft deze belangrijke havengroep niet vergeten en in art. 15 er voor gezorgd, dat ook in die havens aan den bevoorrechten Staat differentiatie naar de vlag verboden zal zijn.

Uit art. 13 blijkt duidelijk, dat de *staatskoopvaardijvloeten*, welke verschijning van den wereldoorlog dateert, ook onder het Statuut vallen; niet echter oorlogs- of politieschepen of andere vaartuigen, wanneer deze uitsluitend gebruikt worden ten dienste van de zee-, land- of luchtstrijdkrachten. Wat de gewapende handelsvaartuigen betreft, die in den wereldoorlog zulk een belangrijke rol gespeeld hebben, wordt, door de opneming van art. 18, niet geprejudiciëerd op het vraagstuk van de toelating van deze vaartuigen in neutrale havens in oorlogstijd; bovendien waarborgt art. 16 dat ook in tijden van spanning zonder dat nog de oorlogstoestand aanwezig is deze „armed merchantmen”, alsmede handelsschepen bestemd om tot hulpkruiser te worden ingericht, voor zoover ze hun bewapening reeds aan boord hebben, gewerd kunnen worden, wanneer hun aanwezigheid voor den Staat gevaarlijk zou kunnen worden. Tenslotte verschaft art. 17, hetwelk aan de Verdragstaten het recht toekent om alle voorzorgsmaatregelen te nemen nopens het vervoer van gevaarlijke of daarmede gelijk te stellen goederen, alle zekerheid omtrent het recht tot het treffen van politionele maatregelen om het verblijf der van een bewapening voorziene handelsvaartuigen in de havens der Verdragstaten te regelen.

Door velen, mede door de Nederlandsche delegatie, werd het betreurd, dat ook de visschersschepen, evenals de opbrengst van hun bedrijf, buiten het Statuut gesloten zijn (art. 14); verscheidene delegaties waren echter niet te vinden voor het verbod van vlaggedifferentiatie ten opzichte van vreemde visschersschepen.

Ook thans weer leverde de kustvaart groote moeilijkheden op. Zeer vele landen blijven de vaart van de ééne nationale haven naar de andere voorbehouden aan de eigen vlag en vandaar dan ook, dat men de kustvaart in art. 9 van de werking van het Verdrag heeft moeten uitsluiten. Dit kan een ernstige beperking worden van het „no flag discrimination”, niet alleen met het oog op de omstandigheid, dat sommige landen aan twee zeeën of twee oceanen liggen, zooals bijv. Frankrijk

(vaart van Duinkerken op Marseille) of Amerika (vaart van San Francisco op New-York), maar ook met het oog op de koloniën of overzeesche gewesten: onder de benaming *kustvaart* herleeft aldus de oude gereserveerde *koloniale vaart*.

Een *aanbeveling*, welke strekking het is althans voor de vaart tusschen een land en zijn overzeesche gebieden, de mogelijkheid van vlaggedifferentiatie uit te sluiten, werd in de slotakte opgenomen. Het zijn vooral de Japansche, de Italiaansche, de Duitsche, de Belgische, de Britsche en de Nederlandsche delegatie geweest, die tot deze aanbeveling hebben medegewerkt.

Art. 12 komt in hooge mate tegemoet aan wenschen o. a. van Italiaansche zijde ten opzichte van de bescherming van het gepatenteerde emigrantenvervoer over zee. Dit artikel namelijk opent de mogelijkheid, dat men zich het recht voorbehoudt het vervoer van emigranten te beperken tot vaartuigen, waaraan een bijzondere vergunning is verleend ten bewijze dat zij voldoen aan de voorwaarden in de nationale wetgeving gesteld. Dat dit tot discriminatie ten voordeele van de nationale vlag leidt is geenszins uitgesloten. De Regeering acht het niet wenschelijk een zoodanige reserve te maken in den ruimen omvang, waarin dit krachtens dit artikel mogelijk is. Wel echter verdient het aanbeveling het noodige te doen teneinde zich de bevoegdheid te verzekeren om tegenover Staten, die inderdaad ten aanzien van het emigrantenvervoer zouden discrimineeren, indien zulks gewenscht mocht voorkomen, eenzelfde maatregel te kunnen nemen, en aldus de wederkeerigheid voorzien in art. 2 van het Statuut tot haar recht te doen komen. Ondergeteekenden hebben gemeend dit doel niet te moeten bereiken langs den weg dien de Fransche Regeering heeft gevolgd, namelijk door het maken van een reserve waarin de bevoegdheid wordt voorbehouden om overeenkomstig art. 8 van het Statuut „het voorrecht van gelijkheid van behandeling te schorsen voor de koopvaardijvloot van een Staat, die gebruik makende van de bepaling van art. 12 lid 1 zelf de gelijkheid van behandeling ten gunste van zijn vloot zou hebben verbroken”. Zoodanige reserve komt niet aanbevelingswaardig voor, in de eerste plaats omdat zij twijfel heeft doen rijzen omtrent haar vereenigbaarheid met de overige bepalingen van het Statuut. Immers indien art. 12 het recht tot het maken van zeker voorbehoud toekent, kan de vraag gesteld worden, of het geoorloofd is een Staat, die inderdaad van dit voorbehoud gebruik maakt, de in het Verdrag toegekende rechten te onthouden. De gerezen bedenkingen tegen het Fransche voorbehoud hebben de Fransche Regeering aanleiding gegeven tot een interpretatieve verklaring<sup>1)</sup>, die echter, naar het oordeel van ondergeteekenden, niet allen twijfel omtrent de vereenigbaarheid van de reserve met het Statuut vermag weg te nemen. In de tweede plaats achten ondergeteekenden het voldoende tegen een Staat, die ten aanzien van het emigrantenvervoer zou discrimineeren, zich de bevoegdheid van een overeenkomstigen maatregel voor te behouden, en oordeelen zij schorsing van de gelijkheid van behandeling over de geheele linie te ver te gaan.

Ondergeteekenden hebben derhalve aan het te maken voorbehoud een vorm gegeven, die zich strikt aansluit aan de in art. 12 gegeven bevoegdheid en tegelijkertijd doet blijken, dat van Nederlandsche zijde geen discriminatie ten aanzien van het emigrantenvervoer te wachten is dan ten opzichte van Staten die zelf daartoe zijn overgegaan.

Voor het internationale recht in het algemeen is van belang art. 8 van het Statuut, dat de in art. 2 vooropgezette weder-

1) Deze in de zitting van 13 Juli 1926 van de Raadgevende en Technische Commissie voor Verkeer en Doorvoer afgelegde verklaring luidt als volgt:

„Il doit être entendu que la Déclaration faite par le Gouvernement français au moment de son adhésion, sous réserve de ratification, à la Convention sur le régime international des ports maritimes, ne constitue aucunement une modification quelconque des termes de cette Convention ou de son Statut.

Elle se borne à faire connaître que, dans le cas où un Etat, faisant usage de la disposition de l'article 12, paragraphe 1er, ne s'inspirerait pas autant que possible des principes du Statut, comme il est prévu à l'article 12 lui-même, et, par là, viendrait à rompre l'égalité de traitement au profit de sa marine, la France aurait la faculté de suspendre, conformément à l'article 8, le bénéfice de l'égalité de traitement pour la marine marchande de cet Etat.”



keerigheid nader uitwerkt. Dat het Verdrag wederkeerig zou moeten zijn in dien zin, dat *alle* Verdragstaten er tegenover *alle* andere door gebonden zouden zijn, was iets, dat niemand ontkende. Maar een scherp meningsverschil rees ten opzichte van de vraag, wat had te geschieden, als een Staat zou meenen, dat een andere Staat tegenover hem het Verdrag niet had nageleefd, de reciprociteit dus was verbroken. Van verschillende kanten, met name door Frankrijk, maar ook door Zuid-Amerikaansche Staten en andere, werd de noodzakelijkheid betoogd, dat de gelaedeerde Staat dan over snelwerkende sancties moest kunnen beschikken, teneinde den schender van het Verdrag tot naleving te dwingen. Zoodanige snelwerkende sancties, hierin bestaande, dat de benadeelde Staat eigenmachtig het Verdrag tegenover de tegenpartij als niet meer van kracht zou kunnen beschouwen, werden het beste opvoedingsmiddel genoemd tegenover Staten, die het Statuut zouden willen schenden. Hiertegenover werd, met name door de Nederlandsche, maar ook door andere delegaties, betoogd, dat in het kader van den Volkenbond geen plaats is voor eigen richting in den vorm van sancties of represailles, maar dat rechtsherstel dient te worden gezocht langs één der vele wegen, die het Volkenbondverdrag kent; er werd voorts op gewezen, dat represailles ook kunnen voorkomen onder het *voorwendsel*, dat het Statuut niet zou zijn nageleefd, of in de verkeerde meening, dat zulks was geschied, en dat represailles en contra-represailles tot de meest ontwrichtende factoren der internationale rechtsorde behooren; dat tenslotte eenzijdige justitie niet de beste is. De redactie, waarover men het tenslotte eens werd, voorziet nu, na diplomatieke waarschuwing, de schorsing (suspension) van het „no flag discrimination”, maar tegenover deze snelwerkende eigen richting in verzachten vorm stelt het artikel het snelst denkbare jurisdictionele redres, nl. het eenzijdig beroep bij request op het Permanente Hof van Internationale Justitie, dat recht zal doen in kort geding (vgl. artt. 29, 30 en 40 van het Statuut van het Hof). De eigen richting wordt hier dus op den voet gevolgd door een bij voorbaat aanvaarde, onpartijdige en snelle rechterlijke uitspraak. Bovendien is in lid 3 van art. 8 de gelegenheid geopend, om, bij de onderteekening of ratificatie van het Verdrag, de verklaring af te leggen, dat men op voet van wederkeerigheid, afstand doet van het recht tot het toepassen van de bovenbedoelde represailles. Waar in het tweede lid een middel is voorzien, om het gerezen verschil tot een snelle oplossing te brengen, welke de voorkeur schijnt te verdienen boven de minder stringente en langduriger procedure van art. 21, zijn ondergeteekenden, hoezeer in beginsel represailles afkeurende, van oordeel, dat zoodanige verklaring door de Nederlandsche Regeering niet moet worden afgelegd. Immers zou dit tengevolge hebben, dat tevens afstand werd gedaan van het door lid 2 toegekende recht, de tegenpartij voor het Permanente Hof van Internationale Justitie te dagen.

Art. 8 derogeert aan de bepalingen in het Statuut nopens de oplossing van geschillen over de uitlegging of de toepassing van het Statuut (artt. 21 en 22). Deze oplossing kan langs allerlei wegen geschieden en als die falen, altijd door een

scheidsgerecht van drie leden. Het Permanente Hof van Internationale Justitie is in dit verband dus niet gekozen, in tegenstelling tot wat in de twee Statuten van Barcelona geschied was. Maar het vierde lid van art. 22 verplicht de partijen om in den loop van de scheidsrechterlijke procedure en behoudens afwijkende bepalingen in het *compromis*, aan het Permanente Hof van Internationale Justitie te onderwerpen iedere vraag van internationaal recht of ieder punt van juridische uitlegging van dit Statuut, ten aanzien waarvan het scheidsgerecht, op verzoek van een der Partijen, voorafgaande beslissing noodig zou oordeelen voor de beslechting van het geschil.

Terwijl het aanvankelijk zelfs in de bedoeling lag om voor Staten, die de verplichte jurisdictie van het Hof van Justitie reeds in het algemeen aanvaard hadden, de verplichting om de rechtspraak van het Hof in de hierbedoelde geschillen in te roepen, uitdrukkelijk uit te sluiten, hebben de landen, die de verplichte rechtspraak erkennen, o. a. Nederland, het toch daarheen geleid, dat althans dit ter zijde stellen van het Hof van Justitie werd voorkomen. Vandaar in art. 21, lid 3, de woorden „besloten hebben”.

Gelijktijdig met de indiening van dit wetsontwerp worden ter Griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal de volgende stukken neergelegd:

1. Comptes rendus et textes de la Deuxième Conférence générale des Communications et du Transit (1924 C. 27 M. 13, en C. 29 M. 15);

2. Instruments officiels approuvés par la Première Conférence générale des Communications et du Transit (1921 C. 15 M. 10).

*De Minister van Buitenlandsche Zaken,*

VAN KARNEBEEK.

*De Minister van Waterstaat,*

H. v. D. VEGTE.

*De Minister van Marine a. i.,*

LAMBOOY.

*De Minister van Financiën,*

DE GEER.

*De Minister van Arbeid, Handel  
en Nijverheid,*

J. R. SLOTEMAKER DE BRUINE.

*De Minister van Koloniën,*

KONINGSBERGER.

Bijlage 1.

VERTALING.

## VERDRAG EN STATUUT NOPENS HET INTERNATIONALE ZEEHAVENREGIME.

Duitschland, België, Brazilië, Groot-Britannië (met Nieuw-Zeeland en Britsch-Indië), Bulgarije, Chili, Denemarken, Spanje, Estland, Griekenland, Hongarije, Italië, Japan, Lithauen, Noorwegen, Nederland, Salvador, het Koninkrijk der Serven, Kroaten en Slovenen, Siam, Zweden, Zwitserland, Tsjecho-Slowakije en Uruguay,

Wenschende in zoo groot mogelijke mate de vrijheid van verkeer als bedoeld in art. 23 *e* van het Volkenbondverdrag te verzekeren door in de onder haar souvereiniteit of autoriteit geplaatste zeehavens ten bate van den internationalen handel aan de vaartuigen van alle Verdragstaten, hun goederen en hun passagiers gelijkheid van behandeling te waarborgen;

Overwegende, dat de beste wijze om het voorgestelde doel te bereiken is het sluiten van een algemeen verdrag, waartoe later een zoo groot mogelijk aantal Staten zal kunnen toetreden;

Overwegende, dat de Conferentie, welke op 10 April 1922 te Genua bijeenkwam, in een resolutie, die met goedkeuring van den Raad en de Vergadering van den Volkenbond is overgelegd aan de bevoegde organen van den Bond, verzocht heeft, dat de internationale verdragen met betrekking tot het verkeerswezen voorzien in de vredesverdragen zoo spoedig mogelijk zouden worden gesloten en in werking gesteld, en voorts, dat art. 379 van het Verdrag van Versailles en de overeenkomstige artikelen van de andere verdragen de uitwerking van een algemeen Verdrag nopens het internationale havenregime hebben voorzien;

De uitnodiging aangenomen hebbende van den Volkenbond om aan een te Genève op 15 November 1923 bijeengevoerde Conferentie deel te nemen;

Wenschende de bepalingen van het Statuut nopens het internationale zeehavenregime, dat aldaar is aangenomen, in werking te doen treden, en te dien einde een algemeen verdrag te sluiten, hebben de Hooge Verdragsluitende Partijen tot hare Gevolmachtigden benoemd:

*(Zie Bijlage 1 van het Ontwerp van Wet.)*

die, na hunne in goeden en behoorlijken vorm bevonden volmachten te hebben overgelegd, omtrent het volgende zijn overeengekomen:

### Artikel 1.

De Verdragstaten verklaren het bijgevoegde Statuut nopens het internationale zeehavenregime, aangenomen door de Tweede Algemeene Conferentie voor Verkeer en Doorvoer, die op 15 November 1923 te Genève bijeen is gekomen, te aanvaarden.

Dat Statuut zal beschouwd worden als een ondeelbaar geheel vormende met dit Verdrag.

Bijgevolg verklaren zij aan te nemen de verplichtingen en verbintenissen van genoemd Statuut, overeenkomstig de bepalingen er van en volgens de er in vervatte voorwaarden.

### Artikel 2.

Dit Verdrag laat onaangetast de rechten en verplichtingen, die voortvloeien uit de bepalingen van het Vredesverdrag, geteekend te Versailles op 28 Juni 1919, of uit de bepalingen der andere soortgelijke verdragen, voor zooveel betreft de Mogendheden, die de genoemde verdragen hebben ondertekend of die er voordeelen aan ontleenen.

### Artikel 3.

Dit Verdrag, waarvan de Fransche en de Engelsche tekst beide als authentiek zullen gelden, zal de dagteekening dragen van heden en zal tot op 31 October 1924 geteekend kunnen worden door iederen Staat, die op de Conferentie van Genève vertegenwoordigd was, door ieder Lid van den Volkenbond en door iederen Staat, aan wien de Raad van den Volkenbond te dien einde een exemplaar van dit Verdrag zal hebben doen toekomen.

### Artikel 4.

Dit Verdrag is onderworpen aan bekrachtiging. De bekrachtigingsoorkonden zullen worden toegezonden aan den Secretaris-Generaal van den Volkenbond, die van de ontvangst zal kennis geven aan alle Staten, die het Verdrag hebben ondertekend of tot het Verdrag zijn toegetreden.

### Artikel 5.

Vanaf 1 November 1924 zal iedere Staat die vertegenwoordigd was op de in art. 1 bedoelde Conferentie, ieder Lid van den Volkenbond en iedere Staat, aan wien de Raad van den Volkenbond te dien einde een exemplaar van het Verdrag heeft doen toekomen, tot dit Verdrag kunnen toetreden.

Deze toetreding zal geschieden door middel van een oorkonde, die aan den Secretaris-Generaal van den Volkenbond wordt toegezonden, teneinde in de archieven van het Secretariaat te worden nedergelegd. De Secretaris-Generaal zal van die nederlegging onmiddellijk kennis geven aan alle Staten, die het Verdrag hebben ondertekend of tot het Verdrag zijn toegetreden.

### Artikel 6.

Dit Verdrag zal slechts in werking treden wanneer het door vijf Staten bekrachtigd zal zijn. Datum van inwerkingtreding zal zijn de negentigste dag na ontvangst van de vijfde bekrachtiging door den Secretaris-Generaal van den Volkenbond. Daarna zal dit Verdrag van kracht worden voor wat betreft elk der Partijen, negentig dagen na de ontvangst van hare bekrachtiging of de kennisgeving van hare toetreding.

Overeenkomstig de bepalingen van art. 18 van het Volkenbondverdrag zal de Secretaris-Generaal dit Verdrag registreren op den dag waarop het in werking treedt.

## Artikel 7.

Een bijzonder register zal gehouden worden door den Secretaris-Generaal van den Volkenbond, aangevend, met inachtneming van art. 9, welke Partijen dit Verdrag hebben ondertekend of bekrachtigd, er toe zijn toetreden of het hebben opgezegd. Dat register zal voortdurend ter inzage zijn voor de Leden van den Bond en zal zoo veelvuldig mogelijk openbaar gemaakt worden volgens de aanwijzingen van den Raad.

## Artikel 8.

Onder voorbehoud van de bepalingen van art. 2 van dit Verdrag, kan het door elke Partij worden opgezegd na het verstrijken van een termijn van vijf jaren, te rekenen van den datum waarop het voor die Partij in werking is getreden. Opzegging zal geschieden in den vorm van een schriftelijke kennisgeving gericht tot den Secretaris-Generaal van den Volkenbond. Een afschrift van deze kennisgeving zal door den Secretaris-Generaal onmiddellijk worden gezonden aan alle andere Partijen, onder mededeeling van den datum waarop zij ontvangen is.

De opzegging zal van kracht worden een jaar na den datum, waarop zij door den Secretaris-Generaal ontvangen is, en zal slechts gevolg hebben ten opzichte van den Staat, die er van kennis heeft gegeven.

## Artikel 9.

Iedere Staat, die het Verdrag ondertekent of tot dit Verdrag toetreedt, kan, op het oogenblik hetzij van zijn ondertekening, hetzij van zijn bekrachtiging, hetzij van zijn toetreding verklaren, dat zijn aanvaarding van dit Verdrag niet bindend is voor alle of eenige zijner protectoraten, koloniën, bezittingen of overzeesche gebieden, welke aan zijn souvereiniteit of gezag zijn onderworpen; zoodanige Staat kan later, overeenkomstig art. 5, afzonderlijk toetreden voor de protectoraten, koloniën, bezittingen of overzeesche gebieden, die door deze verklaring waren uitgesloten.

De opzegging zal eveneens afzonderlijk kunnen geschieden voor ieder protectoraat, kolonie, bezitting of overzeesch gebied; de bepalingen van art. 8 zullen op deze opzegging van toepassing zijn.

## Artikel 10.

Herziening van dit Verdrag kan te allen tijde worden gevraagd door een derde deel der Verdragstaten.

Ten blijke waarvan de bovengenoemde Gevolmachtigden dit Verdrag hebben geteekend.

Gedaan te Genève, den negenden December negentienhonderd drie en twintig, in een enkel exemplaar, dat bewaard zal blijven in het archief van het Secretariaat van den Volkenbond.

**STATUUT.**

## Artikel 1.

Als zeehavens in den zin van dit Statuut worden beschouwd de havens, die geregeld door zeeschepen worden bezocht en openstaan voor den buitenlandschen handel.

## Artikel 2.

Op voorwaarde van wederkeerigheid en onder het voorbehoud, bedoeld in art. 8, lid 1, verbindt iedere Verdragstaat zich, in de zeehavens, die onder zijn souvereiniteit of zijn autoriteit zijn geplaatst, aan de vaartuigen van iederen anderen Verdragstaat een behandeling te verzekeren gelijk aan die van zijn eigen vaartuigen of van de vaartuigen van welken anderen Staat ook, wat betreft de vrijheid van toegang tot de haven, het gebruik er van en het volledig genot

van de voordeelen, die deze inzake scheepvaart en handelsverrichtingen biedt aan vaartuigen, hun goederen en hun passagiers.

De aldus vastgestelde gelijkheid van behandeling zal zich uitstrekken over alle soorten van faciliteiten, zooals toewijzing van ligplaatsen aan de kaden en faciliteiten bij het laden en lossen, alsmede over de rechten en heffingen van welken aard ook, die namens of voor rekening van de Regeering, openbare organen, concessionarissen of ondernemingen van welken aard ook worden geheven.

## Artikel 3.

De bepalingen van het vorige artikel beperken in geen deele de vrijheid van de bevoegde overheden van een zeehaven om de maatregelen te nemen, die zij dienstig achten voor een goed beheer van de haven, mits deze maatregelen in overeenstemming zijn met het beginsel van gelijkheid van behandeling als omschreven in genoemd artikel.

## Artikel 4.

Alle rechten en belastingen, die voor het gebruik van de zeehavens worden geheven, moeten naar behooren worden bekend gemaakt vóór hun inwerkingtreding.

Hetzelfde zal gelden voor de verordeningen en reglementen van politie en betreffende de havenexploitatie.

In iedere zeehaven zal de havenadministratie een verzameling van de geldende rechten en belastingen, alsmede van de verordeningen en reglementen van politie en betreffende de havenexploitatie ter inzage beschikbaar houden voor de betrokkenen.

## Artikel 5.

Bij de vaststelling en de toepassing van de douane- en daarmede gelijk te stellen rechten, van de plaatselijke octrooi- of verbruiksrechten, alsmede van de bijkomstige rechten, die bij den invoer of uitvoer van de goederen geheven worden door de zeehavens, die geplaatst zijn onder de souvereiniteit of de autoriteit van de Verdragstaten, zal geen rekening mogen worden gehouden met de vlag van het vaartuig, zulks in dier voege, dat ten nadeele van de vlag van eenigen Verdragstaat geen onderscheid zal worden gemaakt tusschen deze laatste vlag en de vlag van den Staat, onder wiens souvereiniteit of autoriteit de haven is geplaatst of de vlag van welken anderen Staat ook.

## Artikel 6.

Teneinde te voorkomen, dat aan het beginsel van gelijkheid van behandeling in de zeehavens, zooals dit in art. 2 is neergelegd, in de praktijk alle beteekenis zal worden ontnomen door de aanvaarding van andere maatregelen van differentiatie tegen de vaartuigen van een Verdragstaat, die van de bedoelde havens gebruik maken, verbindt iedere Verdragstaat zich, de bepalingen van de artikelen 4, 20, 21 en 22 van het Statuut, toegevoegd aan het Verdrag, nopens het internationale spoorwegregime, geteekend te Genève op 9 December 1923, toe te passen, voor zoover deze artikelen van toepassing zijn op vervoer, afkomstig uit of bestemd voor een zeehaven, onverschillig of deze Verdragstaat al dan niet Partij is bij genoemd Verdrag nopens het internationale spoorwegregime. Bovengenoemde artikelen moeten worden uitgelegd overeenkomstig de bepalingen van het Protocol van ondertekening van genoemd Verdrag (zie Bijlage).

## Artikel 7.

Tenzij er uitzonderingsredenen zijn, die een afwijking rechtvaardigen, inzonderheid die, gegrond op bijzondere aardrijkskundige, economische of technische overwegingen, zullen de douanerechten, geheven in eenige zeehaven, staande onder de souvereiniteit of de autoriteit van een Ver-



dragstaat, niet hooger mogen zijn dan die, welke aan de andere douanegrenzen van denzelfden Staat van goederen van dezelfde soort, van dezelfde herkomst of met dezelfde bestemming worden geheven.

Indien, om bovenbedoelde uitzonderingsredenen door een Verdragstaat bijzondere douanefaciliteiten worden verleend op andere wegen, waarlangs goederen worden in- of uitgevoerd, zal deze Staat die faciliteiten niet gebruiken als een middel tot onredelijke differentiatie, ten nadeele van den in- of uitvoer, welke geschiedt door de onder zijn souvereiniteit of autoriteit geplaatste zeehavens.

#### Artikel 8.

Ieder van de Verdragstaten behoudt zich de bevoegdheid voor om, na langs den diplomatieken weg hiervan te hebben kennis gegeven, het voorrecht van gelijkheid van behandeling te schorsen, ten aanzien van ieder vaartuig van een Staat, die niet op afdoende wijze in eenige onder zijn souvereiniteit of autoriteit geplaatste zeehavens, de bepalingen van dit Statuut toepast op de vaartuigen van den bedoelden Verdragstaat, op hun goederen en hun passagiers.

In geval van toepassing van den in het vorig lid bedoelden maatregel, zal zoowel de Staat die daartoe is overgegaan, als de Staat tegen wien deze maatregel zal zijn gericht, het recht hebben zich door middel van een tot den Griffier gericht request te wenden tot het Permanente Hof van Internationale Justitie; het Hof zal in kort geding uitspraak doen.

Iedere Verdragstaat zal echter de bevoegdheid hebben, op het oogenblik van onderteekening of van bekrachtiging van dit Verdrag te verklaren, dat hij ten aanzien van alle andere Verdragstaten, die dezelfde verklaring afleggen, afstand doet van het recht om de in het eerste lid van dit artikel bedoelde maatregelen te nemen.

#### Artikel 9.

Dit Statuut is in geen enkel opzicht van toepassing op de zee kustvaart.

#### Artikel 10.

Iedere Verdragstaat behoudt zich het recht voor den sleepdienst in zijn zeehavens in te richten zooals hij wenschelijk oordeelt, mits de bepalingen van de artikelen 2 en 4 worden in acht genomen.

#### Artikel 11.

Iedere Verdragstaat behoudt zich het recht voor den loodsdienst in te richten of te reglementeeren zooals hij wenschelijk oordeelt.

Ingeval het gebruik maken van den loodsdienst verplicht is, zullen de tarieven en de bewezen diensten onderworpen zijn aan de bepalingen van de artikelen 2 en 4, maar iedere Verdragstaat zal diegenen van zijn onderdanen, die aan bepaalde technische voorwaarden voldoen, van den loodsdwang kunnen vrijstellen.

#### Artikel 12.

Iedere Verdragstaat zal de bevoegdheid hebben, op het oogenblik van onderteekening of van bekrachtiging van dit Verdrag te verklaren, dat hij zich het recht voorbehoudt, in overeenstemming met zijn eigen wetgeving en zich daarbij zooveel mogelijk latende leiden door de beginselen van dit Statuut, het vervoer van emigranten te beperken tot vaartuigen, waaraan hij een bijzondere vergunning zal hebben gegeven ten bewijze dat zij voldoen aan de voorwaarden in bovenbedoelde wetgeving gesteld.

De vaartuigen, die gemachtigd zijn tot het vervoer van emigranten, zullen in alle zeehavens alle in dit Statuut bedoelde voorrechten genieten.

#### Artikel 13.

Dit Statuut is van toepassing op alle vaartuigen, onverschillig of zij aan particulieren, aan den Staat, of aan andere openbare lichamen toebehooren.

Evenwel is het in geen enkel opzicht toepasselijk op oorlogsvaartuigen of vaartuigen voor politie- of contrôle-doeleinden, noch in het algemeen op vaartuigen, die in een of anderen vorm Overheidsgezag uitoefenen, evenmin als op alle andere vaartuigen gedurende den tijd, dat deze uitsluitend gebruikt worden ten bate van de zee-, land- of luchtmacht van een Staat.

#### Artikel 14.

Dit Statuut is in geen enkel opzicht toepasselijk op vissersvaartuigen of op hun vangst.

#### Artikel 15.

Wanneer een Verdragstaat bij verdrag, overeenkomst of afspraak zekere rechten aan een anderen Staat heeft verleend in een omschreven zone van een zijner zeehavens, ten einde den doorvoer van goederen en passagiers met bestemming naar of herkomstig van bedoelden Staat te bevorderen, zal geen andere Verdragstaat zich kunnen beroepen op de bepalingen van dit Statuut om overeenkomstige rechten op te eischen.

Iedere Verdragstaat, die zoodanige rechten geniet in een zeehaven van een anderen Staat, onverschillig of deze al dan niet partij is bij dit Verdrag, zal zich overeenkomstig de bepalingen van dit Statuut moeten gedragen ten aanzien van de behandeling van de vaartuigen die met hem handel drijven, en van hun goederen en de passagiers.

Iedere Verdragstaat, die zoodanige rechten toekent aan een Staat, die geen partij is bij dit Verdrag, is gehouden, in de afspraak, die te dien einde wordt getroffen, aan den Staat, die deze rechten zal genieten, de verplichting op te leggen, zich overeenkomstig de bepalingen van dit Statuut te gedragen, ten aanzien van de behandeling van de vaartuigen, die met hem handel drijven, evenals van de goederen en de passagiers van die vaartuigen.

#### Artikel 16.

Bij uitzondering kan, voor een zooveel mogelijk beperkten termijn, afgeweken worden van de bepalingen der artikelen 2 tot en met 7 door bijzondere of algemeene maatregelen, die een der Verdragstaten genoodzaakt zou zijn te nemen in geval van ernstige gebeurtenissen, die de veiligheid van den Staat of de levensbelangen van het land raken, met dien verstande, dat de beginselen van dit Statuut in de ruimste mate moeten worden gehandhaafd.

#### Artikel 17.

Geen der Verdragstaten is door dit Statuut gehouden om doorvoer toe te staan van reizigers, wier toelating op zijn gebied verboden is of van goederen van een bepaalde soort, waarvan de invoer is verboden, hetzij om redenen van openbare gezondheid of veiligheid, hetzij als voorzorg tegen ziekten van dieren of planten. Wat betreft het vervoer dat geen doorvoer is, is geen der Verdragstaten gehouden door dit Statuut het vervoer van reizigers toe te staan, wier toelating op zijn gebied verboden is, of van goederen, waarvan de invoer of uitvoer verboden is krachtens de nationale wetten.

Iedere Verdragstaat zal het recht hebben de noodige voorzorgsmaatregelen te nemen nopens het vervoer van gevaarlijke of daarmede gelijk te stellen goederen, evenals maatregelen van algemeen politieel aard, met inbegrip van de politie op de emigranten, die zijn gebied binnenkomen of verlaten, met dien verstande, dat zoodanige maatregelen

niet moeten leiden tot eenige differentiatie in strijd met de beginselen van dit Statuut.

Niets in dit Statuut zal een beletsel zijn voor de maatregelen, die een der Verdragstaten heeft genomen of zal wenschen te nemen krachtens algemeene internationale verdragen, waarbij hij partij is, of die later gesloten mochten worden, met name die, welke onder de auspiciën van den Volkenbond zijn gesloten, met betrekking tot den handel in vrouwen en kinderen, den doorvoer, den uitvoer of den invoer van een bijzondere soort van goederen, zooals opium of andere schadelijke zelfstandigheden, wapenen of de voortbrengselen van de visscherij, of wel krachtens algemeene verdragen, ten doel hebbende iedere inbreuk te voorkomen op de rechten van industriëelen, letterkundigen of artistieken eigendom of betrekking hebbende op valsche merken, valsche aanwijzingen van oorsprong of andere wijzen van oneerlijken handel.

#### Artikel 18.

Dit Statuut stelt niet de rechten en verplichtingen der oorlogvoerenden en der onzijdigen in tijd van oorlog vast. Niettemin zal het Statuut in oorlogstijd van kracht blijven in de mate, die met die rechten en verplichtingen vereenigbaar is.

#### Artikel 19.

De Verdragstaten verbinden zich in die Verdragen, die op 9 December 1923 van kracht zijn en welke in strijd mochten zijn met de bepalingen van dit Statuut, zoodra de omstandigheden dit mogelijk maken en althans bij het afloopen van deze Verdragen, de wijzigingen aan te brengen, noodig om ze met die bepalingen te doen overeenstemmen, voor zover de aardrijkskundige, economische of technische omstandigheden der landen of streken, die het onderwerp van die Verdragen uitmaken, het toelaten.

Hetzelfde geldt ten aanzien van concessies tot geheele of gedeeltelijke exploitatie van zeehavens, welke vóór 9 December 1923 zijn verleend.

#### Artikel 20.

Dit Statuut brengt geenszins mede de intrekking van thans geldende ruimere faciliteiten, die mochten zijn toegestaan inzake het gebruik van zeehavens onder voorwaarden, die met de beginselen van dit Statuut strooken. Evenmin brengt het Statuut een verbod mede om zoodanige faciliteiten voortaan te verlenen.

#### Artikel 21.

Onverminderd de bepaling voorzien in art. 8, lid 2, zullen de geschillen, die mochten rijzen tusschen Verdragstaten inzake de uitlegging of de toepassing van dit Statuut op de volgende wijze beslecht worden:

Indien het geschil niet beslecht kan worden, hetzij rechtstreeks tusschen de Partijen, hetzij langs eenigen anderen weg van minnelijke schikking, zullen de bij het geschil betrokken Partijen, alvorens haar toevlucht te nemen tot eenige scheidsrechterlijke procedure of tot een gerechtelijke beslissing, het geschil, ter fine van advies, kunnen onderwerpen aan het orgaan, dat door den Volkenbond als raadgevend en technisch orgaan van de Leden van den Bond zal zijn aangewezen voor zaken van verkeer en doorvoer. In

dringende gevallen kan een voorloopig advies een aanbeveling tot het nemen van alle voorloopige maatregelen inhouden, die in het bijzonder beoogen aan het internationale verkeer de faciliteiten te hergeven, die vóór de handeling of het feit, dat aanleiding tot het geschil heeft gegeven, werden genoten.

Indien het geschil niet beslecht kan worden door middel van een van de procedures, die in het voorafgaand lid zijn aangegeven, zullen de Verdragstaten hun geschil onderwerpen aan arbitrage, tenzij zij, krachtens een afspraak tusschen de Partijen, besloten hebben of besluiten het geschil voor het Permanente Hof van Internationale Justitie te brengen.

#### Artikel 22.

Indien de zaak wordt onderworpen aan het Permanente Hof van Internationale Justitie, zal zij worden berecht overeenkomstig de voorwaarden, vastgesteld in art. 27 van het Statuut van dit Hof.

Ingeval van arbitrage en tenzij de Partijen anders beslissen, zal iedere Partij een scheidsrechter aanwijzen en het derde lid van het scheidsgerecht zal worden gekozen door de scheidsrechters, of indien deze laatsten niet tot overeenstemming kunnen komen, worden benoemd door den Raad van den Volkenbond uit de lijst van bijzitters voor zaken van verkeer en doorvoer als bedoeld in art. 27 van het Statuut van het Permanente Hof van Internationale Justitie; in dit laatste geval zal het derde lid gekozen worden overeenkomstig de bepalingen van het voorlaatste lid van art. 4 en het eerste lid van art. 5 van het Volkenbondverdrag.

Het scheidsgerecht zal oordeelen op den grondslag van het compromis, dat in gemeen overleg door de Partijen zal zijn vastgesteld. Indien de Partijen niet tot overeenstemming hebben kunnen komen, zal het scheidsgerecht, beslissende met algemeene stemmen, het compromis vaststellen, na onderzoek van de eischen, die de Partijen doen gelden; ingeval geen eenstemmigheid wordt verkregen, zal de Raad van den Volkenbond het compromis vaststellen overeenkomstig de in het vorig lid bedoelde voorschriften. Indien het compromis de procedure niet aangeeft, zal het scheidsgerecht zelf deze vaststellen.

De Partijen verbinden zich, in den loop van de scheidsrechterlijke procedure en behoudens afwijkende bepalingen in het compromis, aan het Permanente Hof van Internationale Justitie te onderwerpen iedere vraag van internationaal recht of ieder punt van juridische uitlegging van dit Statuut, ten aanzien waarvan het scheidsgerecht, op verzoek van een der Partijen, voorafgaande beslissing noodig zou oordeelen voor de beslechting van het geschil.

#### Artikel 23.

Het is wel te verstaan, dat dit Statuut niet mag worden uitgelegd in dien zin, dat het op eenigerlei wijze de rechten en verplichtingen *inter se* regelt van gebieden, die deel uitmaken van of die geplaatst zijn onder de bescherming van eenzelfde soevereinen Staat, onverschillig of deze gebieden elk voor zich Verdragstaten zijn of niet.

#### Artikel 24.

Niets in de voorafgaande artikelen zal kunnen worden uitgelegd als in welk opzicht ook inbreuk te maken op de rechten en verplichtingen van eenigen Verdragstaat als Lid van den Volkenbond.



## AANHANGSEL.

**TEKST VAN DE ARTIKELEN VAN HET STATUUT  
NOPENS HET INTERNATIONALE SPOORWEGREGIME,  
EN VAN DE DESBETREFFENDE BEPALINGEN VAN  
HET PROTOCOL VAN ONDERTEEKENING.**

*Artikel 4.* De Verdragstaten, de noodzakelijkheid erkennende om de exploitatie van de spoorwegen te doen geschieden met de soepelheid, noodig om te voldoen aan de veelzijdige behoeften van het verkeer, geven als hun voornemen te kennen de vrijheid van deze exploitatie onaangetast te laten, met dien verstande dat er voor gewaakt zal worden dat deze vrijheid wordt uitgeoefend zonder schade voor het internationale verkeer.

Zij verbinden zich aan het internationale verkeer redelijke faciliteiten te verlenen en zich te onthouden van iedere onderscheiding, die een onwelwillend karakter zou dragen ten opzichte van andere Verdragstaten, hun onderdanen of hun schepen.

De bepalingen van dit artikel komen niet alleen ten goede aan doorvoer beheerscht door een enkelvoudig contract, zij hebben eveneens betrekking op doorvoeren als bedoeld in artt. 21 en 22 van dit Statuut, op de voorwaarden als aangegeven in deze artikelen.

*Artikel 20.* De Verdragstaten, de noodzakelijkheid erkennende om in het algemeen aan de tarieven de noodige soepelheid te laten, waardoor zij zoo nauwkeurig mogelijk zich kunnen aanpassen aan de veelzijdige behoeften van den handel en de handelsconcurrentie, behouden volle vrijheid om hun tarieven te bepalen volgens de beginselen nedergelegd in hun eigen wetgeving, met dien verstande echter, dat zij er voor waken, dat deze vrijheid niet uitgeoefend wordt ten nadeele van het internationale verkeer.

Zij verbinden zich op het internationale verkeer redelijke tarieven toe te passen, zoowel wat betreft de hoogte van de tarieven als de voorwaarden van toepassing, en komen overeen zich te onthouden van iedere onderscheiding, die een onwel-

willend karakter zou dragen ten aanzien van andere Verdragstaten, hun onderdanen of hun schepen.

Deze bepalingen zijn niet onverenigbaar met het instellen van gemeenschappelijke spoorweg- en scheepvaarttarieven, mits de beginselen nedergelegd in het voorafgaande lid worden geëerbiedigd.

*Artikel 21.* Het voordeel van de bepalingen van art. 20 wordt niet beperkt tot vervoer, dat beheerscht wordt door een enkelvoudig contract. Het strekt zich eveneens uit tot het vervoer over een reeks trajecten per spoor, over zee of langs eenigen anderen weg, over de gebieden van meerdere Verdragstaten en beheerscht door afzonderlijke contracten, mits de volgende voorwaarden worden vervuld:

Ieder van de opvolgende contracten moet de oorspronkelijke herkomst en de eindbestemming van het vervoer vermelden; de goederen moeten gedurende den duur van het geheele traject onder het toezicht blijven van de transporteurs en door ieder van hen aan den volgende rechtstreeks worden overgegeven, zonder eenig ander oponthoud dan dat hetwelk noodig is voor het bewerkstelligen van de overgave en het vervullen van de administratieve douane-, octrooi-, politie- of andere formaliteiten.

*Artikel 22.* De bepalingen van art. 20 zijn, zoowel in het nationale als in het internationale spoorwegverkeer, eveneens van toepassing op goederen, die tijdelijk in een haven worden opgeslagen, zonder dat rekening wordt gehouden met de vlag, waaronder deze goederen zijn ingevoerd of zullen worden uitgevoerd.

*Protocol van onderteekening:* Het is wel te verstaan, dat ieder verschil in behandeling van vlaggen, dat uitsluitend gegrond zou zijn op de beschouwing van de vlag, geacht moet worden te zijn een onderscheiding van onwelwillenden aard in den zin van de artt. 4 en 20 van het Statuut nopens het internationale spoorwegregime.

## Bijlage 2.

## VERTALING.

**PROTOCOL VAN ONDERTEEKENING VAN HET VERDRAG NOPENS HET  
INTERNATIONALE ZEEHAVENREGIME.**

Op het oogenblik, dat zij overgaan tot de onderteekening van het Verdrag nopens het internationale zeehavenregime, gesloten op den dag van heden, zijn de ondergeteekenden, behoorlijk daartoe gevolmachtigd, omtrent het volgende overeengekomen:

1°. Het is wel te verstaan, dat de bepalingen van dit Statuut van toepassing zullen zijn op de vluchthavens, die speciaal voor dit doel zijn aangelegd.

2°. Het is wel te verstaan, dat het door de Britsche delegatie gemaakte voorbehoud ten aanzien van de bepalingen van sectie 24 van de „Pilotage Act” van 1913 aanvaard wordt.

3°. Het is wel te verstaan, dat de door de Fransche wetgeving voorziene verplichtingen met betrekking tot scheepsmakelaars niet zullen worden beschouwd als te zijn in strijd met het beginsel en den geest van het Statuut nopens het internationale zeehavenregime.

4°. Het is wel te verstaan, dat de voorwaarde van wederkerigheid, neergelegd in artikel 2 van het Statuut nopens het internationale zeehavenregime, niet ten gevolge zal hebben, dat Verdragstaten, die geen zeehavens bezitten, en die niet in een zone van een zeehaven van een anderen Staat

de in artikel 15 van het hierboven bedoelde Statuut vermelde rechten genieten, van de voordeelen van genoemd Statuut worden uitgesloten.

5°. Ingeval een Staat of gebied, waarop het Verdrag niet van toepassing is, dezelfde vlag of dezelfde nationaliteit heeft als een Verdragstaat, zal deze Staat of dit gebied geen aanspraak kunnen maken op eenig recht, dat door het Statuut nopens het internationale zeehavenregime aan de vlag of aan de onderdanen van den Verdragstaat wordt verzekerd.

Dit Protocol zal dezelfde kracht, geldigheid en duur hebben als het Statuut, dat op dezen dag wordt aangenomen en moet als een integreerend deel daarvan worden beschouwd.

Ten blijke waarvan de bovengenoemde Gevolmachtigden dit Protocol hebben geteekend.

Gedaan te Genève, den negenden December negentienhonderd drie en twintig, in een enkel exemplaar, dat bewaard zal blijven in het archief van het Secretariaat van den Volkerbond; eensluitend afschrift er van zal worden toegezonden aan alle Staten, die op de Conferentie vertegenwoordigd waren.