

TREATY SERIES No. 28 (1923).

1021

CONVENTION AND STATUTE
ON THE
REGIME OF NAVIGABLE WATERWAYS
OF INTERNATIONAL CONCERN
TOGETHER WITH
ADDITIONAL PROTOCOL TO THE
CONVENTION.

Signed at Barcelona, April 20, 1921.

Presented to Parliament by Command of His Majesty.



LONDON :

PRINTED & PUBLISHED BY HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
To be purchased through any Bookseller or directly from H.M. STATIONERY OFFICE
at the following addresses : Imperial House, Kingsway, London, W.C. 2, and
28 Abingdon Street, London, S.W.1 ; York Street, Manchester ;
1 St. Andrew's Crescent, Cardiff ; or
120 George Street, Edinburgh.

1923

Price 6d. Net.

Cmd. 1993.

Convention et Statut sur le Régime des Voies navigables d'Intérêt international.

Barcelone, le 20 avril 1921.

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 Tchécoslovaquie, l'Uruguay et le Vénézuéla,

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 États appartenant aux diverses parties du monde, constitue une étape nouvelle et significative dans la voie de la coopération entre États, 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 :

Monseigneur Fan. S. Noli, Député au Parlement.

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.

Convention and Statute on the Regime of Navigable Waterways of International Concern.

Barcelona, the 20th April 1921.

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 (c) 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 the 10th March 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 : ✓
Monsignor Fan S. Noli; Member of Parliament.
- 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. ✕

- 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 :
Señor Manuel Rivas Vicuña, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire.
- Le Président de la République Chinoise :
M. Ouang Yong-Pao, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire.
- Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande :
M. Peter Andreas Hoick-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 :
Señor Don Emilio Ortuño y Berte, Membre de la Chambre des Députés, ancien Ministre des Travaux Publics.
- Le Président de la République Esthonienne :
M. Charles Robert Pusta, Ministre plénipotentiaire.
- Le Président de la République de Finlande :
M. Rolf Thesleff, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire.
- Le Président de la République Française :
M. Maurice Sibille, Député, Membre du Comité consultatif des Chemins de fer français.
- Sa Majesté le Roi des Hellènes :
M. G. Caradja, Ministre plénipotentiaire.
- Le Président de la République de Guatémala :
M. le Dr. Norberto Galvez, Consul général de Guatémala à Barcelone.
- Sa Majesté le Roi d'Italie :
M. Paolo Bignami, Ingénieur, Député au Parlement italien, ancien Sous-Secrétaire d'État.
- Le Président de la République Lithuanienne :
M. V. Sidzikauskas, Chargé d'Affaires à Berne.
- Son Altesse Royale la Grande-Duchesse de Luxembourg :
M. Antoine Lefort, Chargé d'Affaires à Berne.
- Sa Majesté le Roi de Norvège :
M. le Dr. Fridtjof Nansen, Professeur à l'Université de Christiania.

- 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 : ✓
 Señor Manuel Rivas Vicuña, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary.
- The President of the Republic of China : ✕
 M. Ouang Yong-Pao, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary.
- 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 Ortuño y Berte, Member of the Chamber of Deputies, formerly Minister of Public Works.
- The President of the Esthonian Republic : ✕
 M. Charles Robert Pusta, Minister Plenipotentiary.
- The President of the Republic of Finland : ✓
 M. Rolf Thesleff, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary.
- The President of the French Republic : ✓
 M. Maurice Sibille, Deputy, Member of the Comité consultatif des Chemins de fer français.
- His Majesty the King of the Hellenes : ✓
 M. G. Caradja, Minister Plenipotentiary.
- The President of the Republic of Guatemala : ✕
 Dr. Norberto Galvez, Guatemalan Consul-General at Barcelona.
- His Majesty the King of Italy : ✓
 M. Paolo Bignami, Engineer, Member of the Chamber of Deputies, former Under-Secretary of State.
- The President of the Lithuanian Republic : ✕
 M. V. Sidzikauskas, Chargé d'Affaires at Berne.
- Her Royal Highness the Grand-Duchess of Luxemburg : ✓
 M. Antoine Lefort, Chargé d'Affaires at Berne.
- His Majesty the King of Norway : ✓
 Dr. Fridtjof Nansen, Professor in Christiania University.

Le Président de la République de Panama :

M. le Docteur Evenor Hazera, Consul général de Panama pour l'Espagne, ancien Sous-Secrétaire d'État.

Le Président de la République Polonaise :

M. Joseph Wielowieyski.

Le Président de la République Portugaise :

M. Alfredo Freire d'Andrade, ancien Ministre des Affaires Étrangères.

Sa Majesté le Roi de Suède :

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

Le Président de la République Tchécoslovaque :

M. Bohuslav Müller, Ingénieur, Secrétaire d'État 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 ;

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

ARTICLE 1^{er}.

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.

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

ARTICLE 2.

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

ARTICLE 3.

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

ARTICLE 4.

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

- 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 Polish Republic : ×
 M. Joseph Wielowieyski.
- The President of the Portuguese Republic : ×
 M. Alfredo Freire d'Andrade, formerly Minister of Foreign
 Affairs.
- His Majesty the King of Sweden : ✓
 M. Fredrik V. Hansen, Director-General of Hydraulic Power
 and State Canals.
- The President of the Czecho-Slovak Republic : ✓
 M. Bohuslav Müller, 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 ; ×

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 the Regime of Navigable Waterways of International Concern annexed hereto, adopted by the Barcelona Conference on the 19th April 1921.

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 the 28th June 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 the 1st December, 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

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. Elle ne portera pas atteinte, à moins d'accord contraire, à des engagements relatifs à un programme de travaux contractés avant la dénonciation.

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 the 1st December, 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. 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.

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 susnommés 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.

FAN S. NOLI.
 REINHARDT.
 XAVIER NEUJEAN.
 TRIFON MELEAN.
 L. BOCHKOFF.
 MANUEL RIVAS VICUÑA.
 OUANG YONG-PAO.
 A. HOLCK-COLDING.
 HUBERT LLEWELLYN SMITH.

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

H. LLEWELLYN SMITH.
 L. J. KERSHAW.
 E. ORTUÑO.
 C. R. PUSTA.
 ROLF THESLEFF.
 MAURICE SIBILLE.
 G. CARADJA.
 N. GALVEZ S.
 PAOLO BIGNAMI.
 V. SIDZIKAUSKAS.
 LEFORT.
 FRIDTJOF NANSEN.
 EVENOR HAZERA.
 JOSEPH WIELOVIEYSKI.
 A. FREIRE D'ANDRADE.
 FRÉDRIK HANSEN.
 ING. BOHUSLAV MÜLLER.
 B. FERNÁNDEZ Y MEDINA.

* 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.”

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.

FAN S. NOLI. *Albania*
 REINHARDT. *Austria*
 XAVIER NEUJEAN. *Belgium*
 TRIFON MELEAN. *Bolivia*
 L. BOCHKOFF. *Bulgaria*
 MANUEL RIVAS VICUNA. *Chile*
 OUANG YONG-PAO. *China*
 A. HOLCK-COLDING. *Denmark*
 HUBERT LLEWELLYN SMITH. *UK*

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.*

H. LLEWELLYN SMITH.
 L. J. KERSHAW.
 E. ORTUÑO. *Spain*
 C. R. PUSTA. *Estonia*
 ROLF THESLEFF. *Finland*
 MAURICE SIBILLE. *France*
 G. CARADJA. *Greece*
 N. GALVEZ S. *Guatemala*
 PAOLO BIGNAMI. *Italy*
 V. SIDZIKAUSKAS. *Lithuania*
 LEFORT. *Luxembourg*
 FRIDTJOF NANSEN. *Norway*
 EVENOR HAZERA. *Panama*
 JOSEPH WIELOVIEYSKI. *Poland*
 A. FREIRE D'ANDRADE. *Portugal*
 FREDRIK HANSEN. *Sweden*
 ING. BOHUSLAV MÜLLER. *Czech*
 B. FERNANDEZ Y MEDINA. *Medicine*

* The text of the Declaration reads as follows :—

"At the time of signing this Convention, and as representative of the British Empire, I declare that my signature is not binding upon the British Dominions of Canada, Australia and South Africa, which are individual Members of the League of Nations and have not sent representatives to this Conference. The right of each of these three Dominions to sign the Convention, or to accede to it at a later date, is reserved, it being understood that, if they do not sign or accede to it, they shall not be entitled to benefit by the Convention.

"I also reserve the right to declare, at the time of ratification, whether the ratification includes the Dominion of Newfoundland. If it is not included in the ratification, the Dominion of Newfoundland will not be entitled to benefit by the Convention."

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 États, 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 États.

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 États 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 les Actes unilatéraux des États 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 des dits États.

ARTICLE 2.

Parmi les voies navigables d'intérêt international, constituent 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 États non riverains ;

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 commercial 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 purpose 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.) Les voies navigables qui seraient ultérieurement classées dans cette catégorie, soit en vertu d'Actes unilatéraux des États sous la souveraineté ou l'autorité desquels elles se trouvent, soit en vertu d'accords comportant notamment le consentement des dits États.

ARTICLE 3.

Sous réserve des stipulations des articles 5 et 17, chacun des États 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 États contractants.

ARTICLE 4.

Dans l'exercice de la navigation ci-dessus visée, les ressortissants, les biens et les pavillons de tous les États 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 États riverains, y compris l'État 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 États 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.

ARTICLE 5.

Par dérogation aux deux articles précédents et sauf convention ou obligation contraire :

1. Tout État 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'État 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 États 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 États, ceux-ci ont le droit de réserver d'un commun accord

(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.

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

a 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 État au cours d'un voyage, sans transbordement sur les territoires de l'un ou l'autre des dits États, comportant un parcours en mer ou sur une voie navigable d'intérêt international n'appartenant pas au dit réseau.

ARTICLE 6.

Chacun des États contractants conserve, sur les voies navigables ou parties de voies navigables visées à l'article 1^{er} 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 États contractants, y compris l'État 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 État, les formalités douanières imposées aux marchandises en transit, après

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

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 États, 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.

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 États 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'État 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 États 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 États contractants.

L'État 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 État ou les sociétés contrôlées par lesdits ressortissants.

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.

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.

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'État intéressé sur les marchandises de même nature, de même provenance et de même destination. Toutes les facilités qui seraient accordées, par les États 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 État 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 États 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 États 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 États riverains, y compris l'État 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 État riverain ne pourra se refuser à exécuter, à la demande d'un autre État 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'État sur le territoire duquel ils doivent être exécutés s'y oppose du chef d'intérêts vitaux.

4. Sauf convention contraire, l'État tenu d'exécuter les travaux d'entretien pourra se libérer de cette obligation si, avec l'accord de tous les États co-riverains, un ou plusieurs d'entre eux acceptent de les exécuter à sa place; pour les travaux d'amélioration, l'État tenu de les exécuter sera libéré de cette obligation s'il autorise l'État demandeur à les exécuter à sa place; l'exécution des travaux par des États autres que l'État territorialement intéressé, ou la participation de ces États aux frais de ces travaux, seront assurés sans préjudice, pour l'État territorialement intéressé, de ses droits de contrôle et

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 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

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 des dits 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'État 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 État riverain pourra, sauf convention contraire, désaffecter totalement ou partiellement une voie navigable moyennant accord de tous les États riverains ou de tous les États 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 États riverains, si la navigation y est très peu développée et si cet État 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 État 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 État, 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 États riverains d'une voie navigable d'intérêt international ne sont pas parties au présent

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

Statut, les obligations financières assumées par chacun des États contractants en vertu de l'article 10 ne peuvent excéder les obligations qu'ils auraient assumées au cas où tous les États 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 États riverains sous la souveraineté ou l'autorité duquel cette voie navigable se trouve. Chacun des dits États 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 États contractants reconnaissent qu'il est hautement désirable que les États 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 l'accord unanime des États riverains, ou des États 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 États 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 États signataires des dits traités, conventions ou accords par le fait de cette mise en vigueur.

Toutefois, les États contractants s'engagent à ne pas appliquer entre eux celles des dispositions des dits traités, conventions ou accords qui seraient opposées aux règles du présent Statut.

ARTICLE 14.

Dans le cas où un des accords ou traités particuliers visés à l'article 12 aurait confié, ou confierait certaines fonctions à une Commission internationale, comprenant des représentants d'États autres que les États 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

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, 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

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 États riverains les travaux utiles pour l'entretien des ouvrages et le maintien de la navigabilité ;
- (c.) Elle recevra de chacun des États 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 États 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'État 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 États contractants s'engage à ne pas concéder, soit par accord, soit de toute autre manière, à un État non contractant, un traitement, relatif à la navigation sur une voie navigable d'intérêt international, qui, entre États 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

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

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 de la navigation et spécialement la communication entre les pays riverains et la mer doivent être maintenus dans toute la mesure possible.

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 États 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 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 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 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 qu'e, 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 à la libre navigation les facilités dont elle jouissait avant l'acte ou le fait ayant donné lieu au différend.

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.

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.

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 État 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 État contractant d'un État 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'État 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 État souverain, que ces territoires pris individuellement soient ou non Membres de la Société des Nations.

Protocole additionnel à la Convention sur le Régime des Voies navigables d'Intérêt international.

Barcelone, le 20 avril 1921.

1. Les États 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

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.

Additional Protocol to the Convention on the Regime of Navigable Waterways of International Concern.

Barcelona, April 20, 1921.

1. The States signatories of the Convention on the Regime of Navigable Waterways of International Concern, signed at Barcelona on the 20th April, 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

pavillons de tout État signataire du présent Protocole, en ce qui concerne les transports d'importation et d'exportation sans transbordement.

Lors de la signature, les États 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 États 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 États, 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 États 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 États 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 États 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 États; 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 la réception par le Secrétaire général de la Société des Nations de la ratification de l'État 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.

for the flags of any State signatory of this Protocol as regards the transport of imports and exports without transhipment.

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.

Fait à Barcelone, le vingt avril
mil neuf cent vingt et un, en un
seul exemplaire dont les textes
français et anglais feront foi.

Done at Barcelona, the twen-
tieth day of April, nineteen
hundred and twenty-one, in a
single copy, of which the French
and English texts shall be
authentic.

Albania FAN S. NOLI. *Albania* ✓
Belgium XAVIER NEUJEAN. *Belgium* ✓
En acceptant le paragraphe (a). ✓
Chile MANUEL RIVAS VICUNA. *Chile* ✓
Danmark A. HOLCK-COLDING. *Danmark* ✓
En acceptant le paragraphe (a).
H. LLEWELLYN SMITH. ✓
In respect of United Kingdom only.
Accepting paragraph (a).
H. LLEWELLYN SMITH. ✓
In respect of New Zealand.
Accepting paragraph (a).
Spain E. ORTUNO. *Spain* ✓
En acceptant le paragraphe (a).
Finland ROLF THESLEFF. *Finland* ✓
En acceptant le paragraphe (b). ✓
Greece G. CARADJA. *Greece* ✓
THEO RUSSELL.* *India* ✓
In respect of India only.
Accepting paragraph (a).
Norway FRIDTJOF NANSSEN. *Norway* ✓
Portugal A. FREIRE D'ANDRADE. *Portugal* ✓
Sweden FREDRIK HANSEN. *Sweden* ✓
En acceptant le paragraphe (a).
Czechoslovakia ING. BOHUSLAW MÜLLER. ✓
En acceptant le paragraphe (b).
Czech

* M. Theo Russell, Ministre pléni-
potentiaire de Sa Majesté Britannique à
Berne, a été dûment autorisé à signer le
Protocole additionnel au nom de l'Inde.

* Mr. Theo Russell, Minister Pleni-
potentiary to His Britannic Majesty
in Berne, has been duly authorised to
sign the Additional Protocol on behalf
of India.

1055

NOTE.

Ratifications deposited.

British Empire*	}	Aug. 2, 1922.
✓ New Zealand		
✓ India	}	Oct. 18, 1921.
Albania		
✓ Bulgaria	}	July 11, 1922.
Denmark		
✓ Finland	}	Nov. 13, 1922.
Italy		
✓ Norway	}	Jan. 29, 1923.
...		
...	}	Aug. 5, 1922.
...		
...	}	Sept. 4, 1923.
...		

See ...

Accessions.

(To the full extent indicated in paragraph (a) of the Additional Protocol.)

Accessions dated August 2, 1922—

EXTENSION

- ✓ Newfoundland.
- ✓ Bahamas.
- Barbados.
- British Guiana.
- ✓ Jamaica (including Turks and Caicos Islands and Cayman Islands).
- ✓ Leeward Islands.
- ✓ Trinidad and Tobago.
- ✓ Windward Islands (Grenada, St. Lucia, St. Vincent).
- ✓ Gibraltar.
- Malta.
- ✓ Cyprus.
- ✓ Gambia Colony and Protectorate.
- Sierra Leone Colony and Protectorate.
- Nigeria Colony and Protectorate.
- ✓ Gold Coast, Ashanti and Northern Territories of the Gold Coast.
- ✓ Kenya Colony and Protectorate.
- ✓ Uganda Protectorate.
- Zanzibar.
- ✓ St. Helena.
- ✓ Ceylon.
- Mauritius.
- ✓ Seychelles.
- Hong Kong.
- ✓ Straits Settlements.
- Fiji.
- ✓ Gilbert and Ellice Islands.
- ✓ British Solomon Island.
- Tonga Islands.

* Deemed to apply to Newfoundland but not to Canada, South Africa or Australia.

(To the full extent indicated in paragraph (a) of the
Additional Protocol.)

Accessions dated September 2, 1923—

Federated Malay States and Unfederated Malay
States.

(To the limited extent defined by paragraph (b) of the
Additional Protocol.)

Accessions dated August 2, 1922—

Nyasaland Protectorate and Tanganyika Territory.

Foreign Office, September 1923.
