

CONVENCION Y ESTATUTO GENERAL SOBRE EL REGIMEN INTERNACIONAL DE PUERTOS MARITIMOS

Alemania, Bélgica, Brasil, el Imperio Británico (con Nueva Zelandia y la India), Bulgaria, Chile, Dinamarca, España, Estonia, Grecia, Hungría, Italia, Japón, Lituania, Noruega, los Países Bajos, El Salvador, el Reino de los Servios, Croatas y Eslovenos, Siam, Suecia, Suiza, Checoslovaquia y Uruguay.

Deseando asegurar en la medida más amplia posible la libertad de las comunicaciones a que se refiere el artículo 23, inciso (e) del Pacto, garantizando en los puertos de mar que se hallen bajo su soberanía o autoridad y para los fines del comercio internacional, la igualdad de tratamiento entre los buques de todos los Estados Contratantes, sus mercancías y pasajeros;

Considerando, que la Conferencia reunida en Génova el 10 de abril de 1922, pidió en uno de sus acuerdos, comunicado a las organizaciones competentes de la Sociedad de Naciones con aprobación del Consejo y de la Asamblea de la Sociedad, que se celebrasen y pusiesen en vigor a la mayor brevedad posible, las convenciones internacionales relativas al régimen de comunicaciones, previstas en los tratados de paz, y que el artículo 379 del Tratado de Versalles, así como los artículos relativos de los demás tratados, tienen prevista la formación de una Convención General sobre el Régimen Internacional de los Puertos;

Habiendo aceptado la invitación de la Sociedad de Naciones, de tomar parte en una conferencia reunida en Ginebra el 15 de noviembre de 1923;

Deseando poner en vigor las disposiciones del Estatuto aplicable al régimen internacional de los puertos marítimos que fue adoptado en dicha Conferencia, y celebrar una Convención General con ese fin, las Altas Partes Contratantes han nombrado como Plenipotenciarios suyos, a saber:

El Presidente del Reich Alemán: al señor Gottfried Aschmann, Cónsul General en Ginebra;

Su Majestad el Rey de los Belgas: al señor Xavier Neujean, Ministro de Ferrocarriles, Marina Mercante, Correos, Telégrafos y Teléfonos de Bélgica, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

El Presidente de la República de los Estados Unidos del Brasil: al Comandante-Mayor E. Leitao de Carvalho, Oficial de Estado Mayor, Profesor de la Escuela de Estado Mayor de Río de Janeiro, Delegado en la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito, y al señor Eliseu de Fonseca Montarroyos, Miembro de la Comisión Consultiva y Técnica de Comunicaciones y Tránsito, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda, y de los Dominios Británicos allende los Mares, Emperador de la India: a Sir Hubert Llewellyn Smith, G.C.B. Consejero Económico en jefe del Gobierno Británico, Delegado en la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Por el dominio de Nueva Zelandia: al Hon. Sir. James Allen, K.C.B., Alto Comisionado para Nueva Zelandia en el Reino Unido;

Por la India: al Muy Honorable Lord Hardinge of Penshurst, K.G., G.C.B., G.C.S.I., G.C.M.G., G.C.I.E., G.C.V.O., I.S.O., Consejero Privado, ex-Virrey, ex-Embajador;

Su Majestad el Rey de los Búlgaros: al Señor D. Mikoff, Encargado de Negocios en Berna;

El Presidente de la República de Chile: al señor Francisco Rivas Vicuña, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante el Consejo Federal Suizo, ante el Presidente de la República Checoslovaca, ante el Presidente de la República de Austria, ante su Alteza Serenísima el Gobernador de Hungría, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad el Rey de Dinamarca: al señor P.A. Holck-Colding, Jefe de Departamento en el Ministerio de Obras Públicas, Miembro de la Comisión Consultiva y Técnica de Comunicaciones y Tránsito, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad el Rey de España: al señor Guillermo Brockmann y Abarzuza, Inspector General de Caminos, Canales y Puertos, Miembro de la Comisión Consultiva y Técnica de Comunicaciones y Tránsito, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

El Presidente de la República de Estonia: al señor Charles Robert Pusta, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante el Presidente de la República Francesa, Miembro de la Comisión Consultiva y Técnica de Comunicaciones y Tránsito, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad el Rey de los Helenos: al señor A. Politis, Delegado Técnico del Gobierno de Grecia en París, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito, y al señor Demetrio G. Phocas, Capitán de Fragata de la Marina Griega, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Alteza Serenísima el Gobernador de Hungría: al señor Emile de Walter, Consejero Ministerial en el Ministerio Real de Hungría de Negocios Extranjeros, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad el Rey de Italia: al señor Paolo Bignami, ex-Sub-Secretario de Estado; ex-Diputado, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad el Emperador del Japón: al señor S. Okuyama, Consejero de Embajada, Sub-Jefe de la Oficina del Japón en la Sociedad de Naciones, en París, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

El Presidente de la República de Lituania: al señor C. Dobkevicius, Consejero de la Legación de Lituania en París, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad el Rey de Noruega: al señor Gabriel Smith, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad la Reina de los Países Bajos: al Jonkheer W.J.M. van Eysinga, Profesor en la Universidad de Leiden, Miembro de la Comisión Consultiva y Técnica de Comunicaciones y Tránsito, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

El Presidente de la República de El Salvador: al señor J.G. Guerrero, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante el Presidente de la República Francesa y ante Su Majestad el Rey de Italia, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad el Rey de los Servios, Croatas y Eslovenos: al señor B. Voukovitch, Director de los Ferrocarriles del Estado, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad el Rey de Siam: al señor Phya Sanpakitch Preecha, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante Su Majestad el Rey de España y ante Su Majestad el Rey de Italia, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

Su Majestad el Rey de Suecia: al Barón Alstromer, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante el Consejo Federal Suizo;

El Consejo Federal Suizo: al Dr. Robert Herold, Director de la Sección de Ferrocarriles del Departamento Federal de Correos y Ferrocarriles, Miembro de la Comisión Consultiva y Técnica de Comunicaciones y Tránsito, Delegado a la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito;

El Presidente de la República Checoslovaca: al señor J. Dvoracek, Ministro Plenipotenciario y Jefe del Departamento Económico en el Ministerio de Negocios Extranjeros;

El Presidente de la República del Uruguay: al señor Benjamín Fernández y Medina, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante Su Majestad el Rey de España, Presidente de la Comisión Consultiva y Técnica de Comunicaciones y Tránsito;

Quienes, después de haberse comunicado sus respectivos plenos poderes, hallados en buena y debida forma, convinieron en lo siguiente:

Artículo 1.

Los Estados Contratantes declaran que aceptan el Estatuto adjunto, relativo al Régimen Internacional de Puertos Marítimos, aprobado por la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito, reunida en Ginebra el 15 de noviembre de 1923,

Dicho Estatuto será considerado como parte integrante de esta Convención. En consecuencia, declaran que aceptan las obligaciones y compromisos de dicho Estatuto, de Conformidad con los términos y según las condiciones que en el mismo figuran.

Artículo 2

Esta Convención no afecta en nada los derechos y obligaciones que provienen de las disposiciones del Tratado de Paz firmado en Versalles el 28 de junio de 1919, o de las disposiciones de los demás tratados análogos, en lo que se refiere a las Potencias signatarias o las que se benefician por dichos tratados.

Artículo 3

Esta Convención, cuyos textos en francés y en inglés serán igualmente fehacientes, llevará la fecha de hoy y quedará abierta hasta el 31 de octubre de 1924, para ser firmada por cualquier Estado representado en la Conferencia de Ginebra, por cualquier Miembro de la Sociedad de Naciones y por cualquier Estado al que el Consejo de la Sociedad de Naciones haya enviado con ese fin un ejemplar de esta Convención.

Artículo 4

La presente Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos de ratificación se entregarán al Secretario General de la Sociedad de Naciones, quien notificará haberse hecho el depósito a todos los Estados signatarios o adherentes.

Artículo 5

A partir del 1° de noviembre de 1924, todo Estado representado en la Conferencia mencionada en el artículo primero, todo Miembro de la Sociedad de Naciones y todo Estado al que el Consejo de la Sociedad de Naciones hubiere enviado un ejemplar con ese fin, podrá adherirse a esta Convención.

Esta adhesión se efectuará por medio de un instrumento que se entregará al Secretario General de la Sociedad de Naciones, para su depósito en los archivos de la Secretaría. El Secretario General notificará inmediatamente haberse hecho tal depósito a todos los Estados signatarios o adherentes.

Artículo 6

Esta Convención entrará en vigor sólo después de haber sido ratificada a nombre de cinco Estados. La fecha de su entrada en vigor será el nonagésimo día después de la fecha de recepción por el Secretario General de la Sociedad de Naciones, de la quinta ratificación. Ulteriormente, esta Convención comenzará a surtir efectos por lo que respecta a cada una de las Partes, noventa días después de haberse recibido la ratificación o la notificación de adhesión.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 del Pacto de la Sociedad de Naciones, el Secretario General registrará esta Convención el día en que entre en vigor esta última.

Artículo 7

El Secretario General de la Sociedad de Naciones llevará un registro especial, en el que indicará, teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 9, cuáles son las Partes que han firmado o ratificado esta Convención y cuáles se han adherido a ella o la han denunciado. Este registro estará en todo tiempo a disposición de los Miembros de la Sociedad y el mismo será publicado lo más frecuentemente posible, de acuerdo con las indicaciones del Consejo.

Artículo 8

Bajo reserva de lo dispuesto en el artículo 2 de esta Convención, ésta podrá ser denunciada por cualquiera de las Partes Signatarias, una vez transcurridos cinco años contados desde la fecha de su entrada en vigor, por lo que a dicha Parte respecta. La denuncia se hará en forma de notificación por escrito, dirigida al Secretario General de la Sociedad de Naciones, el que enviará inmediatamente copia de dicha notificación a todas las demás Partes, informándoles acerca de la fecha en que la recibió.

La denuncia surtirá efectos un año después de la fecha en que hubiere sido recibida por el Secretario General y sólo será efectiva respecto de la Potencia que la hubiere notificado.

Artículo 9

Todo Estado signatario o adherente a la presente Convención podrá declarar, ya sea al momento de estampar su firma o bien al presentar su ratificación o su adhesión, que al aceptar esta Convención no lo hace en nombre del conjunto o bien de alguno de sus protectorados, colonias, posesiones o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad, y podrá ulteriormente, de conformidad con el artículo 5, adherirse por separado a nombre de cualquiera de tales protectorados, colonias, posesiones o territorios de ultramar excluidos en dicha declaración.

La denuncia podrá asimismo efectuarse independientemente a nombre de cualquier protectorado, colonia, posesión o territorio de ultramar; las disposiciones del artículo 8 se aplicarán a esta denuncia.

Artículo 10

La revisión de esta Convención podrá ser solicitada en cualquier época por una tercera parte de los Estados Contratantes.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios arriba nombrados firmaron esta Convención.

Hecha en Ginebra, el día nueve de diciembre de mil novecientos veintitrés, en un solo ejemplar que quedará depositado en los Archivos de la Secretaría de la Sociedad de Naciones.

ESTATUTO

Artículo 1

Para los efectos de este Estatuto, se considerarán como puertos marítimos, los puertos frecuentados normalmente por buques de altura y que sirvan para el comercio exterior.

Artículo 2

A condición de reciprocidad y bajo la reserva prevista en el primer párrafo del artículo 8, todo Estado Contratante se compromete a conceder a los buques de cualquier otro Estado contratante, un tratamiento igual al de sus propios buques o al que diere a buques de cualquier otro Estado, en los puertos marítimos que se hallen bajo su soberanía o autoridad, por lo que respecta a la libertad de acceso al puerto, el uso de éste y el pleno goce de las facilidades que concede tal Estado a la navegación y a las operaciones comerciales de los buques, las mercancías y pasajeros que conduzcan.

La igualdad de tratamiento establecida en dicha forma, comprenderá las facilidades de toda clase, tales como: señalamiento de lugar donde atracar, facilidades para la carga y la descarga, así como en materia de derechos e impuestos de cualquiera naturaleza que se impongan o no por cuenta del Gobierno, de las autoridades públicas, de concesionarios o empresas de toda clase.

Artículo 3

Las disposiciones del artículo precedente no limitan en forma alguna la libertad de las autoridades competentes de un puerto marítimo para aplicar medidas que estimen convenientes para la buena administración del puerto, con tal que esas medidas se apeguen al principio de igualdad de tratamiento tal como lo define dicho artículo.

Artículo 4

Todos los derechos e impuestos percibidos por la utilización de puertos marítimos, deberán ser publicados antes de ser puestos en vigor.

Lo mismo deberá hacerse con los reglamentos de policía y las ordenanzas del puerto.

En cada uno de los puertos marítimos, las autoridades del puerto tendrán a disposición de los interesados un arancel de los derechos e impuestos vigentes, así como un ejemplar de los reglamentos de policía y de las ordenanzas del puerto.

Artículo 5

Al fijar y aplicar derechos aduanales u otros derechos análogos, arbitrios locales o de consumo, así como gastos accesorios que se cobran por la importación o por la exportación de mercancías en los puertos marítimos que se hallan bajo la soberanía o autoridad de los Estados Contratantes, no deberá tenerse en cuenta para nada el pabellón del buque, de suerte que no se hará distinción alguna en detrimento del pabellón de cualquiera de los Estados Contratantes, entre éste y el pabellón del Estado bajo cuya soberanía o autoridad se encuentre el puerto, o el pabellón de algún otro Estado cualquiera.

Artículo 6

Con el fin de que el principio de igualdad de tratamiento en los puertos marítimos, establecido en el artículo 2, no resulte nugatorio en la práctica, por la adopción de otras medidas de distinción contrarias a los buques de un Estado Contratante que utilice dichos puertos, cada Estado Contratante se compromete a aplicar las disposiciones de los artículos 4, 20, 21 y 22 del Estatuto anexo a la Convención sobre Régimen Internacional de Ferrocarriles firmada en Ginebra el 9 de diciembre de 1923, en cuanto que esos artículos sean aplicables a transportes procedentes de o con destino a un puerto marítimo, ya sea que ese Estado Contratante sea o no parte de dicha Convención sobre el Régimen Internacional de Ferrocarriles. Dichos artículos deberán ser interpretados de conformidad con las disposiciones del Protocolo de Firma de dicha Convención. (Véase anexo.)

Artículo 7

Salvo por motivos excepcionales, basados principalmente en consideraciones geográficas, económicas o técnicas especiales que justifiquen una excepción, los derechos aduanales que se perciban en cualquier puerto marítimo que se halle bajo la soberanía o autoridad de un Estado Contratante, no podrán ser superiores a los que se perciben en las demás fronteras aduanales del mismo Estado, sobre una mercancía de igual naturaleza, de la misma procedencia o con el mismo destino.

Si por los motivos excepcionales arriba expresados, un Estado Contratante concediese facilidades aduanales especiales en otras vías de importación o exportación de mercancías, no deberá hacer de esto un medio para hacer distinciones injustificadas con detrimento de la importación o exportación que se efectúe por los puertos marítimos que se hallen bajo su soberanía o autoridad.

Artículo 8

Cada uno de los Estados Contratantes se reserva la facultad de suspender, previa notificación por la vía diplomática, el beneficio de igualdad de tratamiento a cualquier buque de un Estado que no aplicare de manera efectiva, en un puerto marítimo que se halle bajo su soberanía o autoridad, las disposiciones de este Estatuto a los buques del citado Estado Contratante, las mercancías y pasajeros que conduzcan.

En caso de aplicarse la medida indicada en el párrafo que antecede, el Estado que hubiere tomado la iniciativa y el Estado que fuere afectado por la misma, tendrán, uno y otro, la facultad de elevar una demanda a la Corte Permanente de Justicia Internacional, dirigida al Secretario. La Corte resolverá el asunto de conformidad con las reglas de procedimiento sumario.

Sin embargo, cada Estado Contratante tendrá la facultad, en el momento de firmar o ratificar esta Convención, de declarar que renuncia al derecho de tomar las medidas mencionadas en el párrafo primero de este artículo respecto de todos los demás Estados Contratantes que hicieren la misma declaración.

Artículo 9

Este Estatuto no se refiere en manera alguna al cabotaje marítimo.

Artículo 10

Cada Estado Contratante se reserva el derecho de organizar del modo que mejor le parezca, el servicio de remolques en sus puertos marítimos, a condición de que se observe lo dispuesto en los artículos 2 y 4.

Artículo 11

Cada Estado Contratante se reserva el derecho de organizar o de reglamentar el servicio de pilotaje, del modo que mejor le parezca. En los casos en que el pilotaje sea obligatorio, las cuotas que se cobren y los servicios que se presten estarán sujetos a lo dispuesto en los artículos 2 y 4, pero cada Estado Contratante podrá exceptuar de dicha obligación a aquellos nacionales suyos que reúnan determinadas condiciones técnicas.

Artículo 12

Cada Estado Contratante tendrá la facultad, en el momento de la firma o de la ratificación de esta Convención, de declarar que se reserva el derecho de limitar, de acuerdo con su propia legislación y apegándose hasta donde sea posible a los principios de este Estatuto, el transporte de emigrantes a los buques a los que les haya expedido patente especial por llenar las condiciones exigidas en dicha legislación.

Los buques autorizados en esa forma a efectuar el transporte de emigrantes, gozarán en todos los puertos marítimos, de todas las ventajas previstas en este Estatuto.

Artículo 13

Este Estatuto se aplicará a todos los buques, ya sea que pertenezcan a particulares, a colectividades públicas o al Estado.

Sin embargo, no es aplicable en forma alguna a los buques de guerra, ni a los buques de vigilancia o de inspección, ni, en general, a los buques que ejerzan por cualquier concepto servicios de fuerza pública, ni cualesquiera otros buques que estén exclusivamente destinados a servicios navales, militares o aéreos de un Estado.

Artículo 14

Este Estatuto no se refiere en modo alguno a los buques de pesca, ni a la pesca realizada por los mismos.

Artículo 15

En caso de que alguno de los Estados Contratantes tengan concedidos, mediante tratado, convención o convenio, determinados derechos a otro Estado, dentro de una zona definida de cualquiera de sus puertos marítimos, para facilitar el tránsito de mercancías y pasajeros con destino a o procedentes de dicho Estado, ningún otro Estado Contratante podrá invocar las disposiciones de este Estatuto para exigir derechos análogos.

Todo Estado Contratante que goce de tales derechos en un puerto marítimo de un Estado, Contratante o no, deberá apegarse a las disposiciones de este Estatuto, por lo que se refiere al tratamiento de los buques que efectúen comercio con él, así como a las mercancías y pasajeros de tales buques.

Todo Estado Contratante que conceda tales derechos a un Estado no contratante, tendrá la obligación de estipular en el convenio que celebre para el otorgamiento de dicha concesión, que el Estado que disfrutará de tales derechos tendrá la obligación de apegarse a las disposiciones de este Estatuto, por lo que respecta al tratamiento de los buques que efectúen comercio con él, así como a las mercancías y pasajeros de tales buques.

Artículo 16

Excepcionalmente y por un plazo lo más corto posible, podrán substituirse las disposiciones de los artículos 2 al 7, inclusive, por medidas especiales o generales que alguno de los Estados Contratantes se viese precisado a tomar en caso de acontecimientos graves que afecten la seguridad del Estado o los intereses vitales del país, quedando entendido que los principios de este Estatuto deberán ser observados en la mayor amplitud posible.

Artículo 17

Ninguno de los Estados Contratantes tendrá obligación, conforme a este Estatuto, de permitir el tránsito de viajeros cuya entrada a sus territorios estuviere prohibida, o de mercancías de una clase cuya importación estuviere prohibida, ya sea por razones de salubridad o de seguridad pública, o bien como precaución contra enfermedades de los animales o de las plantas. Por lo que se refiere a otros transportes diferentes de los transportes en tránsito, ninguno de los Estados Contratantes estará obligado por este Estatuto a permitir el transporte de viajeros cuya entrada a sus territorios esté prohibida, o de mercancías cuya importación o exportación esté prohibida en virtud de leyes nacionales.

Cada Estado Contratante tendrá la facultad de tomar las medidas de precaución necesarias, relativas al transporte de mercancías peligrosas o de otras de naturaleza semejante, así como medidas de vigilancia general, inclusive la vigilancia de emigrantes que salgan o entren a sus territorios, quedando entendido que tales medidas no deberán tener por resultado que se establezcan distinciones que contraríen los principios de este Estatuto.

Nada de lo establecido en este Estatuto podrá tampoco afectar las medidas que cualquiera de los Estados Contratantes juzgue o pudiere juzgar necesario tomar en virtud de convenciones internacionales generales en las que ese Estado sea parte o que pudieren celebrarse ulteriormente, en particular las celebradas bajo los auspicios de la Sociedad de Naciones, relativas a la trata de mujeres y menores, al tránsito, a la exportación o importación de determinada clase de mercancías, tales como el opio y otras drogas nocivas, armas, o los productos de la pesca, o bien convenciones generales que tuvieren por objeto impedir cualquiera infracción de los derechos de propiedad industrial, literaria o artística o que se refieran a falsificación de marcas, indicaciones de origen falsas u otros métodos de comercio desleal.

Artículo 18

Este Estatuto no fija los derechos y obligaciones de los beligerantes y de los neutrales en tiempo de guerra; sin embargo, este Estatuto subsistirá en tiempo de guerra, en la medida compatible con tales derechos y obligaciones.

Artículo 19

Los Estados Contratantes se obligan a introducir en las convenciones que estuvieren vigentes el 9 de diciembre de 1923 y que contravinieren las disposiciones de este Estatuto, tan pronto como las circunstancias lo permitan, o cuando menos en el momento en que tales convenciones expiren, cualesquiera modificaciones necesarias para ponerlas en armonía con estas disposiciones, hasta donde lo permitan las condiciones geográficas, económicas o técnicas de los países o regiones objeto de esas convenciones.

Esto mismo será aplicable a las concesiones otorgadas antes del 9 de diciembre de 1923 para la explotación total o parcial de puertos marítimos.

Artículo 20

Este Estatuto no implicará en manera alguna el retiro de facilidades mayores que estuvieren en vigor, concedidas para el uso de puertos marítimos en condiciones compatibles con los principios de este Estatuto; tampoco significará prohibición de conceder en lo sucesivo tales facilidades mayores.

Artículo 21

Sin perjuicio de lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 8, las diferencias que se suscitaren entre los Estados Contratantes con motivo de la interpretación o de la aplicación de este Estatuto, serán solucionadas del siguiente modo:

Si la diferencia no pudiere ser solucionada, ya sea directamente entre las partes, o bien por cualquier otro medio de solución amistosa, las partes interesadas antes de recurrir a cualquier procedimiento de arbitraje o a una solución judicial, podrán someter la diferencia solicitando un dictamen al órgano que la Sociedad de Naciones hubiere instituido como cuerpo consultivo y técnico de los Miembros de la Sociedad, para asuntos de comunicaciones y tránsito. En casos de urgencia, un dictamen provisional podrá recomendar cualquiera medidas provisionales tendientes principalmente a restituir al tránsito internacional las facilidades de que gozaba antes del acto o del 'hecho que hubiere dado motivo a la diferencia.

Si la diferencia no pudiere ser solucionada por alguno de los procedimientos indicados en el párrafo que antecede, los Estados Contratantes someterán su litigio a arbitraje, a menos que hayan acordado o acordaren, por convenio entre ellos, someterlo a la Corte Permanente de Justicia Internacional.

Artículo 22

Si el asunto fuere sometido a la Corte Permanente de Justicia Internacional, será estudiado y resuelto en las condiciones que fija el artículo 27 del Estatuto de dicha Corte.

Si se recurriera al arbitraje, y a menos de que las partes acuerden alguna otra forma, cada Parte nombrará un arbitro y el tercer miembro del Tribunal de Arbitraje será escogido por los árbitros, o bien, si éstos no pudieren ponerse de acuerdo sobre el particular, será nombrado por el Consejo de la Sociedad de Naciones de la lista de asesores para asuntos de comunicaciones y tránsito a que se refiere el artículo 27 del Estatuto de la Corte Permanente de Justicia Internacional; en este último caso, el tercer miembro será elegido de conformidad con las disposiciones del penúltimo párrafo del artículo 4 y del primer párrafo del artículo 5 del Pacto de la Sociedad.

El Tribunal de arbitraje dictará su fallo a base del compromiso concertado de común acuerdo por las Partes. Si las Partes no hubieren llegado a un acuerdo, el Tribunal de arbitraje establecerá por unanimidad el compromiso, previo examen de las pretensiones formuladas por las Partes; en caso de no obtenerse dicha unanimidad, el Consejo de la Sociedad de Naciones resolverá, en las condiciones previstas en el párrafo precedente. Si en el compromiso no se estableciere el procedimiento que habrá de seguirse, el Tribunal de arbitraje lo fijará.

Durante los procedimientos de arbitraje, y salvo que en el compromiso se hubiere estipulado algo en contrario, las Partes se comprometen a someter ante la Corte Permanente de Justicia Internacional, todo asunto de derecho internacional o todo punto de interpretación jurídica del Estatuto que el Tribunal de arbitraje, a petición de una de las partes, cuya resolución previa, en opinión del tribunal arbitral, sea necesaria para el arreglo de la diferencia.

Artículo 23

Queda entendido que este Estatuto no deberá ser interpretado en el sentido de que reglamenta en forma alguna los derechos y obligaciones inter se de los territorios que forman parte o se hallan bajo la protección de un mismo Estado soberano, ya sea que tales territorios considerados individualmente sean o no Estados Contratantes.

Artículo 24

Nada de lo contenido en los artículos precedentes podrá ser interpretado en el sentido de que afecta en forma alguna ya sean los derechos o las obligaciones de cualquier Estado Contratante en su calidad de Miembro de la Sociedad de Naciones.

ANEXO

Texto de los artículos del Estatuto sobre el Régimen Internacional de Ferrocarriles, y de las disposiciones relativas al mismo contenidas en el Protocolo de Firma.

Artículo 4

Los Estados Contratantes, reconociendo la necesidad de dejar a la explotación de los ferrocarriles la elasticidad indispensable para permitirle que responda a las necesidades complejas de dicha explotación, convienen en mantener intacta la libertad de dicha explotación, vigilando, sin embargo, que dicha libertad se ejerza sin abuso respecto al tránsito internacional.

Se comprometen a dar al tránsito internacional facilidades razonables y a abstenerse de hacer distinciones que fueren de carácter mal intencionado y contrarias a los demás Estados Contratantes, sus nacionales o sus buques.

El beneficio de las disposiciones del presente artículo no se limita a los transportes regidos por un contrato único; se extiende igualmente a los transportes mencionados en los artículos 21 y 22 de este Estatuto, bajo las condiciones especificadas en dichos artículos.

Artículo 20

Los Estados Contratantes, reconociendo la necesidad de dejar a las tarifas la flexibilidad indispensable para permitirles adaptarse, tan exactamente como fuere posible, a las complejas necesidades del comercio y de la competencia comercial, convienen en mantener intacta su libertad para formar sus tarifas, de acuerdo con los principios aceptados por su respectiva legislación, vigilando, sin embargo, que dicha libertad se ejerza sin abuso respecto al tránsito internacional.

Se comprometen a aplicar al tránsito internacional tarifas que sean razonables, tanto por lo que respecta a las cuotas, como a su aplicación, y se comprometan también a abstenerse de hacer distinciones injustas y contrarias a los demás Estados Contratantes, sus nacionales o sus buques.

Estas disposiciones no evitarán el establecimiento de tarifas combinadas de ferrocarril y buque, que se ajusten a los principios establecidos en los párrafos anteriores.

Artículo 21

El beneficio de las disposiciones del artículo 20 no se limitará a transportes regidos por un contrato único. Se hará extensivo también a transportes que se hagan en una serie de etapas, por ferrocarril, por mar o por cualquier otro medio de transporte, y que se efectúen atravesando territorio de varios Estados Contratantes, amparados por contratos separados, siempre que se cumpla con las condiciones que en seguida se indican:

Cada uno de los contratos sucesivos deberá especificar la procedencia inicial y el destino final de la mercancía; durante el trayecto total, las mercancías deberán estar bajo la vigilancia de los porteadores y deberán enviarse por cada porteador al siguiente, directamente y sin más dilación que la necesaria para las operaciones de transporte, las formalidades administrativas de aduana, de arbitrios, de policía u otras.

Artículo 22

Las disposiciones del artículo 20 serán también aplicables tanto al tránsito nacional, como al tránsito internacional por ferrocarril, a las mercancías que permanezcan temporalmente en un puerto, sin que haya que tomar en consideración el pabellón bajo el cual hayan sido importadas o vayan a ser exportadas.

PROTOCOLO DE FIRMA: Queda entendido que toda diferencia de tratamiento entre pabellones, fundada exclusivamente en la consideración del pabellón, deberá considerarse como distinción de carácter injusto, en el sentido de los artículos 4 y 20 del Estatuto sobre el Régimen Internacional de Ferrocarriles.

PROTOCOLO DE FIRMA

DE LA CONVENCIÓN SOBRE EL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE PUERTOS MARÍTIMOS

Al momento de proceder a la firma de la Convención sobre Régimen Internacional de Puertos Marítimos, celebrada con esta misma fecha, los infrascritos, debidamente autorizados, han convenido en lo siguiente:

1°—Queda entendido que las disposiciones de este Estatuto se aplicarán a los puertos de refugio especialmente construidos con ese fin.

2°—Queda entendido que la reserva hecha por la Delegación de la Gran Bretaña, respecto de las estipulaciones de la fracción 24 de la Ley "Pilotage Act" (sobre pilotaje), de 1913, es aceptada.

3°—Queda entendido que las obligaciones previstas por la legislación francesa, en lo que respecta a corredores marítimos, no se considerarán como contrarias al principio y espíritu del Estatuto sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos.

4°—Queda entendido que la condición de reciprocidad prevista en el artículo 2 del Estatuto sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos, no tendrá por resultado privar de los beneficios de dicho Estatuto a los Estados Contratantes que carezcan de puertos marítimos y que no gocen en alguna zona de un puerto marítimo de otro Estado, de los derechos previstos en el artículo 15 del Estatuto arriba expresado.

5°—En caso de que un Estado o territorio al que no sea aplicable la Convención, tuviere el mismo pabellón o la misma nacionalidad de un Estado Contratante, tal Estado o territorio no podrá invocar derecho alguno que el Estatuto sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos asegure al pabellón o a los nacionales de los Estados Contratantes.

Este Protocolo tendrá la misma fuerza, validez y duración que el Estatuto aprobado con esta misma fecha, del cual deberá ser considerado como parte integrante.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios arriba nombrados firmaron este Protocolo.

Hecho en Ginebra, el día nueve de diciembre de mil novecientos veintitrés, en un solo ejemplar que se depositará en los Archivos de la Secretaría de la Sociedad de Naciones y del cual se enviará copia certificada a todos los Estados representados en la Conferencia.