

**La Convention et du statut sur la liberté du
transit, et de la Convention, du statut et du
protocole additionnel sur le régime des voies
navigables d'intérêt international faits à
Barcelone le 21 avril 1921**

**Dahir n° 1-73-227 du 18 rebia II 1393 (21 mai 1973)
portant publication de la Convention et du statut
sur la liberté du transit, et de la Convention, du
statut et du protocole additionnel sur le régime
des voies navigables d'intérêt international faits
à Barcelone le 21 avril 1921¹**

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Hassan II)

Que l'on sache par les présentes - puisse Dieu en élever et en fortifier
la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu la convention et le statut sur la liberté du transit ;

Vu la convention, le statut et le protocole additionnel sur le régime
des voies navigables ; d'intérêt international faits à Barcelone le 21 avril
1921 ;

Vu le procès-verbal de dépôt de l'instrument d'adhésion du Royaume
du Maroc du 10 octobre 1972 ;

A DÉCIDÉ CE QUI SUIIT :

Article Unique.- La convention et le statut sur la liberté du transit, et
la convention, le statut et le protocole additionnel sur le régime des voies
navigables d'intérêt international faits à Barcelone le 21 avril 1921 et
auxquels le Royaume du Maroc a adhéré le 10 octobre 1972 seront publiés
au Bulletin officiel.

Fait à Rabat, le 18 rebia II 1393 (21 mai 1973).

Pour contreseing

Le Premier ministre,

Ahmed Osman.

1 - Bulletin Officiel n° 3209 du 8 rebia II 1394(1^{er} mai 1974), p. 728.

Convention et statut sur la liberté du transit

Article Premier

Les hautes parties contractantes déclarent accepter le statut ci-annexé relatif à la liberté du transit, adopté par la conférence de Barcelone, le 14 avril 1921.

Ce statut sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente convention.

En conséquence, elles déclarent accepter les obligations et engagements dudit statut, conformément aux termes et suivant les conditions qui y figurent.

Article 2

La présente convention ne porte en rien atteinte aux droits et obligations qui résultent des dispositions du traité de paix, signé à Versailles le 28 juin 1919, ou des dispositions des autres traités analogues, en ce qui concerne les puissances signataires ou bénéficiaires de ces traités.

Article 3

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

Article 4

La présente convention est sujette à ratification. Les instruments de ratification seront transmis au secrétaire général de la Société des Nations, qui en notifiera la réception aux autres membres de la Société, ainsi qu'aux Etats admis à signer la convention. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du secrétariat.

Pour déférer aux prescriptions de l'article 18 du pacte de la Société des Nations, le secrétaire général procédera à l'enregistrement de la présente convention, dès le dépôt de la première ratification.

Article 5

Les membres de la Société des Nations qui n'auront pas signé la présente convention avant le 1er décembre 1921 pourront y adhérer.

Il en sera de même des Etats non membres de la société auxquels le conseil de la société aurait décidé de donner communication officielle de la présente convention.

L'adhésion sera notifiée au secrétaire général de la Société, qui informera toutes les puissances intéressées de l'adhésion et de la date à laquelle celle-ci a été notifiée.

Article 6

La présente convention n'entrera en vigueur qu'après avoir été ratifiée par cinq puissances. La date de son entrée en vigueur sera le quatre-vingt-dixième jour après la réception par le secrétaire général de la Société des Nations de la cinquième ratification. Ultérieurement, la présente convention prendra effet, en ce qui concerne chacune des parties, quatre-vingt-dix jours après la réception de la ratification ou de la notification de l'adhésion.

Dès l'entrée en vigueur de la présente convention, le secrétaire général en adressera une copie conforme aux puissances non membres de la Société, qui, en vertu des traités de paix, se sont engagées à y adhérer.

Article 7

Un recueil spécial sera tenu par le secrétaire général de la Société des Nations, indiquant quelles parties ont signé ou ratifié la présente convention, y ont adhéré ou l'ont dénoncée. Ce recueil sera constamment ouvert aux membres de la Société et publication en sera faite aussi souvent que possible, suivant les indications du conseil.

Article 8

Sous réserve des dispositions de l'article 2 de la présente convention, celle-ci peut être dénoncée par l'une quelconque des parties, après l'expiration d'un délai de cinq ans à partir de la date de son entrée en vigueur pour ladite partie. La dénonciation sera faite sous forme de notification écrite, adressée au secrétaire général de la société des Nations. Copie de cette notification, informant toutes les autres parties de la date à laquelle elle a été reçue, leur sera immédiatement transmise par le secrétaire général.

La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le secrétaire général et ne sera opérante qu'en ce qui concerne la puissance qui l'aura notifiée.

Article 9

La révision 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.

Statut sur la liberté du transit

Article Premier

Seront considérés comme en transit à travers les territoires placés sous la souveraineté ou l'autorité de l'un quelconque des Etats contractants, les personnes, bagages, marchandises, ainsi que les navires, bateaux, voitures, wagons ou autres instruments de transport dont le trajet par lesdits territoires, accompli avec ou sans transbordement, avec ou sans mise en entrepôt, avec ou sans rupture de charge, avec ou sans changement de mode de transport, n'est que la fraction d'un trajet total, commencé et devant être terminé en dehors des frontières de l'Etat à travers le territoire duquel le transit s'effectue.

Les transports de cette nature seront désignés dans le présent statut sous le nom de " transports en transit ".

Article 2

Sous réserve des autres stipulations du présent statut, les mesures de réglementation et d'exécution prises par les Etats contractants, en ce qui concerne les transports effectués à travers les territoires placés sous leur souveraineté ou leur autorité, faciliteront le libre transit, par voie ferrée et par voie d'eau, sur les voies en service appropriées au transit international. Il ne sera fait aucune distinction, tirée soit de la nationalité des personnes, soit du pavillon des navires ou bateaux, soit des points d'origine, de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination, soit de toute considération relative à la propriété des marchandises, des navires, bateaux, voitures, wagons ou autres instruments de transport.

En vue d'assurer l'application des dispositions du présent article, les Etats contractants autoriseront le transit à travers leurs eaux territoriales, conformément aux conditions et réserves d'usage.

Article 3

Les transports en transit ne seront soumis à aucuns droits ou taxes spéciaux à raison de leur transit (entrée et sortie comprises). Toutefois, pourront être perçus sur ces transports en transit, des droits ou taxes exclusivement affectés à couvrir les dépenses de surveillance et d'administration qu'imposerait ce transit. Le taux de tous droits ou taxes de cette nature devra correspondre, autant que possible, à la dépense qu'ils ont pour objet de couvrir, et lesdits droits ou taxes seront appliqués dans les conditions d'égalité définies à l'article précédent, sauf que, sur

certaines voies, ces droits ou taxes pourront être réduits ou même supprimés, à raison de différences dans le coût de la surveillance.

Article 4

Les Etats contractants s'engagent à appliquer aux transports en transit, sur les voies exploitées ou administrées par des services d'Etat ou concédés, quels que soient les points de départ ou de destination des transports, des tarifs équitables, tant par leur taux que par les conditions de leur application et compte tenu des conditions de trafic, ainsi que des considérations de la concurrence commerciale entre voies de transport. Ces tarifs devront être établis de façon à faciliter, autant que possible, le trafic l'international. Nulle rémunération, facilité ou restriction ne devra dépendre, directement ou indirectement, de la nationalité ou de la qualité du propriétaire du navire ou de tout autre instrument de transport qui aurait été ou devrait être employé : pendant une partie quelconque du trajet total.

Article 5

Aucun des Etats contractants ne sera tenu, par le présent statut, d'assurer le transit des voyageurs dont l'entrée sur ses territoires sera prohibée ou des marchandises d'une catégorie dont l'importation est interdite, soit pour raison de santé ou de sécurité publiques, soit comme précaution contre les maladies des animaux ou des végétaux.

Chaque Etat contractant aura le droit de prendre les précautions nécessaires pour s'assurer que les personnes, bagages, marchandises, et notamment les marchandises soumises à un monopole, les navires, bateaux, voitures, wagons ou autres instruments de transport, sont réellement en transit, ainsi que pour s'assurer que les voyageurs en transit sont en mesure de terminer leur voyage et pour éviter que la sécurité des voies et moyens de communication soit compromise.

Rien, dans le présent statut, ne saurait affecter les mesures qu'un quelconque des Etats contractants est ou pourra être amené à prendre en vertu de conventions internationales générales auxquelles il est partie, ou qui pourraient être conclues ultérieurement, en particulier celles conclues sous les auspices de la société des Nations, relativement au transit, à l'exportation ou à l'importation d'une catégorie particulière de marchandises, telles que l'opium ou autres drogues nuisibles les armes ou le produit de pêcheries, ou bien de conventions générales qui auraient pour objet de prévenir toute infraction aux droits de propriété industrielle, littéraire ou artistique, ou qui auraient trait aux fausses

marques, fausses indications d'origine ou autres méthodes de commerce déloyal.

Dans le cas où des services de traction monopolisés seraient établis sur les voies navigables utilisées pour le transit, l'organisation de ces services devra être telle qu'elle n'apporte pas d'entrave au transit des navires et bateaux.

Article 6

Le présent statut n'impose à aucun des Etats contractants une obligation nouvelle, du fait des présentes stipulations, d'accorder le libre transit aux ressortissants, ainsi qu'à leurs bagages, ou au pavillon d'un Etat non contractant, ni aux marchandises, voitures, wagons ou autres instruments de transport ayant pour Etat de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination, un Etat non contractant, sauf les cas où des motifs valables seraient invoqués en faveur d'un tel transit, par l'un quelconque des autres Etats contractants intéressés. Il est entendu, pour l'application du présent article, que les marchandises transitant sans transbordement, sous pavillon d'un des Etats contractants, bénéficient des avantages accordés à ce pavillon.

Article 7

Il pourra être exceptionnellement, et pour un terme aussi limité que possible, dérogé aux dispositions des articles précédents par des mesures particulières ou générales que chacun des Etats contractants serait obligé de prendre en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'Etat ou les intérêts vitaux du pays, étant entendu que le principe de la liberté du transit doit être observé dans toute la mesure du possible.

Article 8

Le présent statut ne fixe pas les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre. Néanmoins, il subsistera en temps de guerre dans la mesure compatible avec ces droits et ces devoirs.

Article 9

Le présent statut n'impose à aucun des Etats contractants d'obligation qui irait à l'encontre de ses droits et devoirs en tant que membre de la Société des Nations.

Article 10

Les traités, conventions ou accords conclus par les Etats contractants en matière de transit, avant la date du 1er mai 1921, ne sont pas abrogés par suite de la mise en vigueur du présent statut.

En raison de cette non-abrogation, les Etats contractants s'engagent, soit à l'expiration de ces accords, soit dès que les circonstances le rendront possible, à apporter à ceux de ces accords ainsi maintenus, qui contreviendraient aux dispositions du présent statut, toutes modifications destinées à les mettre en harmonie avec elles que permettraient les conditions géographiques, économiques ou techniques des pays ou régions qui sont l'objet de ces accords.

Les Etats contractants s'engagent, en outre, à ne pas conclure, à l'avenir, de traités, conventions ou accords qui seraient contraires aux dispositions du présent statut et qui ne seraient pas justifiés par des raisons géographiques, économiques et techniques, motivant des dérogations exceptionnelles.

Les Etats contractants pourront, par ailleurs, conclure des ententes régionales relatives au transit, en conformité avec les principes du présent statut.

Article 11

Le présent statut ne comporte aucunement le retrait de facilités plus grandes que celles résultant de ses dispositions et qui auraient été accordées dans des conditions compatibles avec ses principes, aux transports en transit sur le territoire placé sous la souveraineté ou sous l'autorité de l'un quelconque des Etats contractants. Il ne comporte pas davantage l'interdiction d'en accorder à l'avenir de semblables.

Article 12

Conformément à l'article 23 (e) du pacte de la Société des Nations, tout Etat contractant qui pourra invoquer valablement contre l'application de l'une quelconque des dispositions du présent statut, sur tout ou partie de son territoire, une situation économique grave, résultant de dévastations commises sur son sol pendant la guerre de 1914-1918, sera considéré comme dispensé temporairement des obligations résultant de l'application de ladite disposition, étant entendu que le principe de la liberté du transit doit être observé dans toute la mesure possible.

Article 13

A défaut d'entente directe entre les Etats, tous différends qui surgiraient entre eux, relativement à l'interprétation ou à l'application du présent statut, seront portés devant la Cour permanente de justice internationale, à moins que, par application d'une convention spéciale ou d'une clause générale d'arbitrage, il ne soit procédé à un règlement du différend, soit par arbitrage, soit de toute autre manière.

Le recours sera formé ainsi qu'il est prévu à l'article 40 du statut de la Cour permanente de justice internationale.

Toutefois, afin de régler autant que possible ces différends à l'amiable les Etats contractants s'engagent, préalablement à toute instance judiciaire et sous réserve des droits et attributions du conseil et de l'assemblée, à soumettre ces différends pour avis consultatif à l'organe qui se trouverait institué par la Société des Nations comme organe consultatif et technique des membres de la Société, en ce qui concerne les communications et le transit. En cas d'urgence, un avis provisoire pourra recommander toutes mesures provisionnelles, destinées notamment : à rendre au libre transit les facilités dont il jouissait avant l'acte ou le fait ayant donné lieu au différend.

Article 14

Etant donné qu'il existe à l'intérieur ou sur les frontières mêmes des territoires de certains Etats contractants, des zones ou enclaves d'une étendue et d'une population très faible par rapport à celle desdits territoires, et qui forment des parties détachées de ceux-ci, ou des établissements appartenant à d'autres Etats métropoles et que, d'autre part, il est impossible, pour des raisons administratives, d'appliquer les dispositions du présent statut auxdites zones ou enclaves, il est convenu que ces dispositions ne s'y appliqueront pas.

Il en sera de même, lorsqu'une colonie ou dépendance possède une frontière particulièrement longue par rapport à sa superficie, qui rend, en fait, impossible la surveillance de la douane et de la police.

Toutefois, les Etats intéressés appliqueront, dans les cas visés ci-dessus un régime qui, dans la mesure du possible, respectera les principes du présent statut et qui facilitera le transit et les communications.

Article 15

Il est entendu que ce statut ne doit pas être interprété comme réglant en quoi que ce soit les droits et obligations inter se de territoires faisant

partie ou placés sous la protection d'un même Etat souverain, que ces territoires, pris individuellement ; soient ou non membres de la Société des Nations.

Convention et statut sur le régime des voies navigables d'intérêt international

Article Premier

Les hautes parties contractantes déclarent accepter le statut ci-annexé relatif au régime des voies navigables d'intérêt international, adopté par la conférence de Barcelone, le 19 avril 1921.

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 1er décembre 1921.

Article 4

La présente convention il est sujette à ratification. Les instruments de ratification seront transmis au secrétaire général de la Société des Nations, qui en notifiera la réception aux autres membres de la Société, ainsi qu'aux Etats admis à signer la convention. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du secrétariat.

Pour déférer aux prescriptions de l'article 18 du pacte de la Société des Nations, le secrétaire général procédera à l'enregistrement de la présente convention, dès le dépôt de la première ratification.

Article 5

Les membres de la Société des Nations qui n'auront pas signé la présente convention avant le 1er décembre 1921 pourront y adhérer.

Il en sera de même des Etats non membres de la Société, auxquels le conseil de la Société aurait décidé de donner communication officielle de la présente convention.

L'adhésion sera notifiée au secrétaire général de la Société, qui informera toutes les puissances intéressées de l'adhésion et de la date à laquelle celle-ci a été notifiée.

Article 6

La présente convention n'entrera en vigueur qu'après avoir été ratifiée par cinq puissances. La date de son entrée en vigueur sera le quatre-vingt-dixième jour après la réception par le secrétaire général de la Société des Nations de la cinquième ratification. Ultérieurement, la présente convention prendra effet, en ce qui concerne chacune des parties, quatre-vingt-dix jours après la réception de la ratification ou de la notification de l'adhésion.

Dès l'entrée en vigueur de la présente convention le secrétaire général en adressera une copie-conforme aux puissances non membres de la Société, qui, en vertu des traités de paix, se sont engagées à y adhérer.

Article 7

Un recueil spécial sera tenu par le secrétaire général de la Société des Nations, indiquant quelles parties ont signé ou ratifié la présente convention, y ont adhéré ou l'ont dénoncée. Ce recueil sera constamment ouvert aux membres de la Société et publication en sera faite aussi souvent que possible, suivant les indications du conseil.

Article 8

Sous réserve des dispositions de l'article 2 de la présente convention, celle-ci peut être dénoncée par l'une quelconque des parties, après l'expiration d'un délai de cinq ans, à partir de la date de son entrée en vigueur pour ladite partie. La dénonciation sera faite sous forme de notification écrite, adressée au secrétaire général de la Société des Nations. Copie de cette notification, informant toutes les autres parties de la date à laquelle elle a été reçue, leur sera immédiatement transmise par le secrétaire général. La dénonciation prendra effet d'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.

Article 9

La révision 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.

Statut relatif au régime des voies navigables d'intérêt international

Article Premier

Pour l'application du présent statut, seront considérées comme voies navigables d'intérêt international :

1. Toutes parties naturellement navigables vers et depuis la mer d'une voie d'eau qui, dans son cours naturellement navigable vers et depuis la mer, sépare ou traverse différents Etats, ainsi que toute partie d'une autre voie d'eau naturellement navigable vers et depuis la mer reliant à la mer une voie d'eau naturellement navigable qui sépare ou traverse différents Etats.

Il est entendu que :

a) le transbordement d'un navire ou bateau à un autre n'est pas exclu par les mots navigables vers et depuis la mer " ;

b) est dite naturellement navigable, toute voie d'eau naturelle ou partie de voie d'eau naturelle faisant actuellement l'objet d'une navigation commerciale ordinaire ou susceptible, par ses conditions naturelles, de faire l'objet d'une telle navigation ; par navigation commerciale ordinaire, il faut entendre une navigation qui, étant données les conditions économiques des pays riverains, est commercialement et couramment praticable ;

c) les affluents doivent être considérés comme des voies d'eau séparées ;

d) les canaux latéraux, établis en vue de suppléer aux imperfections d'une voie d'eau rentrant dans la définition ci-dessus, sont assimilés à cette dernière ;

e) sont considérés comme riverains, tous les Etats séparés ou traversés par une même voie navigable d'intérêt international, y compris ses affluents d'intérêt international.

2. Les voies d'eau ou parties de voies d'eau naturelles ou artificielles, désignées expressément comme devant être soumises au régime de la convention générale concernant les voies navigables, soit dans les actes unilatéraux des Etats sous la souveraineté ou l'autorité desquels se trouvent lesdites voies d'eau ou parties de voies d'eau, soit dans des accords comportant notamment le consentement desdits Etats.

Article 2

Parmi les voies navigables d'intérêt international, constituant une catégorie spéciale en vue de l'application des articles 5, 10, 12, et 14 du présent statut :

a) les voies navigables pour lesquelles il existe une commission internationale où sont représentés des Etats non riverains ;

b) les voies navigables qui seraient ultérieurement classées dans cette catégorie, soit en vertu d'actes unilatéraux des Etats sous la souveraineté ou l'autorité desquels elles se trouvent, soit en vertu d'accords comportant notamment le consentement desdits Etats.

Article 3

Sous réserve des stipulations des articles 5 et 17, chacun des Etats contractants accordera, sur les parties de voies navigables ci-dessus désignées qui se trouvent sous sa souveraineté où autorité, le libre exercice de la navigation aux navires et bateaux battant pavillon de l'un quelconque des Etats contractants.

Article 4

Dans l'exercice de la navigation ci-dessus visée, les ressortissants, les biens et les pavillons de tous les Etats contractants seront, sous tous les rapports, traités sur le pied d'une parfaite égalité. Aucune distinction ne sera notamment faite entre les ressortissants, les biens et les pavillons des différents Etats riverains, y compris l'Etat riverain sous la

souveraineté ou l'autorité duquel se trouve la partie de voie navigable considérée ; de même, aucune distinction ne sera faite entre les ressortissants, les biens et les pavillons des Etats riverains et ceux des non-riverains. Il est entendu, en conséquence, qu'aucun privilège exclusif de navigation ne sera accordé sur lesdites voies navigables à des sociétés ou à des particuliers.

Aucune distinction ne pourra être faite, dans ledit exercice, en raison du point de provenance ou de destination, ou de la direction des transports.

Article 5

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

1-Tout Etat riverain à le droit de réserver à son propre pavillon le transport de voyageurs et de marchandises, chargés à un port se trouvant sous sa souveraineté ou autorité et déchargés à un autre port se trouvant également sous sa souveraineté ou autorité. l'Etat qui ne réserve pas à son propre pavillon les transports ci-dessus spécifiés peut, néanmoins, à l'égard d'un co-riverain qui se les réserve, refuser le bénéfice de l'égalité de traitement en ce qui concerne ces dits transports.

Sur les voies navigables, visées à l'article, l'acte de navigation ne pourra laisser aux Etats riverains que le droit de réserver les transports locaux de voyageurs et de marchandises indigènes ou indigénées. Toutefois, dans tous les cas où une liberté plus complète de la navigation aurait déjà été proclamée dans un acte de navigation antérieur, cette liberté ne sera pas diminuée.

2. Lorsqu'un réseau navigable naturel d'intérêt international, ne comprenant pas de voies visées à l'article 2, ne sépare ou traverse que deux Etats, ceux-ci ont le droit de réserver d'un commun accord à leur pavillon le transport des voyageurs et des marchandises, chargés à un port de ce réseau et déchargés à un autre port de ce même réseau, à moins que ce transport ne soit accompli entre deux ports qui ne se trouvent pas sous la souveraineté ou l'autorité d'un même Etat au cours d'un voyage, sans transbordement sur les territoires de l'un ou l'autre desdits Etats, comportant un parcours en mer ou sur une voie navigable, le d'intérêt international n'appartenant pas audit réseau.

Article 6

Chacun des Etats contractants Conserve, sur les voies navigables ou parties de voies navigables visées à l'article 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 de dépassant pas les nécessités et appliquées sur un pied de parfaite égalité aux ressortissants, aux biens et aux pavillons de l'un quelconque des Etats contractants, y compris l'Etat contractant qui les édicte, ne devront pas, sans motif valable, entraver le libre exercice de la navigation.

Article 7

Sur le parcours, comme à l'embouchure de voies navigables d'intérêt international, il ne pourra être perçu de redevances d'aucune espèce autres que des redevances ayant le caractère de rétributions et destinées exclusivement à couvrir d'une manière équitable les frais d'entretien de la navigabilité ou d'amélioration de la voie navigable et de ses accès, ou à subvenir à des dépenses faites dans l'intérêt de la navigation. Ces redevances seront calculées sur ces frais et dépenses et le tarif en sera affiché dans les ports. Elles seront établies de manière à ne pas rendre nécessaire, sauf soupçon de fraude ou de contravention, un examen détaillé de la cargaison et de manière à faciliter, autant que possible, tant par les conditions de leur prélèvement que par les tarifs eux-mêmes, le trafic international.

Article 8

En ce qui concerne les formalités douanières, le transit des navires et des bateaux, des voyageurs et des marchandises, sur les voies navigables d'intérêt international, s'effectuera dans les conditions fixées par le statut de Barcelone sur la liberté du transit. Chaque fois que le transit aura lieu sans transbordement, les dispositions complémentaires ci-après seront applicables :

a) Lorsque les deux rives d'une voie navigable d'intérêt international font partie d'un même Etat, les formalités douanières imposées aux marchandises en transit, après la déclaration et une visite sommaire, se borneront à la mise sous scellés, sous cadenas ou sous la garde d'agents des douanes ;

b) Lorsqu'une voie navigable d'intérêt international forme frontière entre deux Etats, les navires et bateaux, les voyageurs et les marchandises en transit devront être, en cours de route, exempts de toute formalité douanière, sauf le cas où, pour des raisons valables d'ordre pratique et sans porter atteinte à la facilité de la navigation, l'accomplissement des formalités douanières se ferait en un point de la partie de la voie navigable formant frontière.

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 dudit statut ; étant entendu, toutefois, que pourront être mis à la charge des navires et bateaux en transit, le logement

et la nourriture des agents des douanes strictement requis pour la surveillance.

Article 9

Dans tous les ports situés sur une voie navigable d'intérêt international et sous le rapport de l'utilisation de ces ports, les ressortissants, les biens et les pavillons de tous les Etats contractants jouiront, sous réserve des dispositions des articles 5 et 17, notamment en ce qui concerne les droits et redevances de ports, d'un traitement égal à celui des ressortissants, des biens et des pavillons de l'Etat riverain sous la souveraineté ou l'autorité duquel le port se trouve. Il est entendu que les biens auxquels s'applique le présent alinéa sont les biens ayant pour origine, provenance ou destination l'un quelconque des Etats contractants.

Les installations des ports situés sur une voie navigable d'intérêt international et les facilités offertes dans ceux-ci à la navigation ne pourront être soustraites à l'usage public que dans une mesure raisonnable et pleinement compatible avec le libre exercice de la navigation.

Pour l'application des droits de douane ou assimilés, des droits d'octroi local et de consommation, comme en ce qui touche les frais accessoires, perçus à l'occasion de l'importation ou de l'exportation des marchandises par lesdits ports, il ne sera fait aucune différence en raison du pavillon du navire ou bateau ayant effectué ou devant effectuer le transport, que ce pavillon soit le pavillon national ou celui de l'un quelconque des Etats contractants.

L'Etat sous la souveraineté ou l'autorité duquel un port se trouve pourra retirer le bénéfice de l'alinéa précédent à tout navire ou bateau, s'il est prouvé que son armateur défavorise systématiquement, les ressortissants de cet Etat ou les sociétés contrôlées par lesdits ressortissants.

A moins de motif exceptionnel justifiant, pour des nécessités économiques, une dérogation, les droits de douane ne pourront être supérieurs à ceux qui sont perçus aux autres frontières douanières de l'Etat intéressé sur les marchandises de même nature de même provenance et de même destination. Toutes les facilités qui seraient accordées, par les Etats contractants, sur d'autres voies de terre ou d'eau, ou dans d'autres ports pour l'importation et l'exportation des marchandises, seront également concédées à l'importation ou à

l'exportation effectuée dans les mêmes conditions par la voie navigable et les ports visés ci-dessus.

Article 10

1. Tout Etat riverain est tenu, d'une part, de s'abstenir de toutes mesures susceptibles de porter atteinte à la navigabilité ou de diminuer les facilités de la navigation, et, d'autre part, de prendre le plus rapidement possible toutes dispositions utiles, afin d'écartier tous obstacles et dangers accidentels pour la navigation.

2. Si cette navigation exige un entretien régulier, chacun des Etats riverains a, à cet effet, l'obligation envers les autres de prendre les mesures et d'exécuter les travaux nécessaires sur son territoire le plus rapidement possible, compte tenu, à toute époque, de l'état de la navigation, ainsi que de l'état économique des régions desservies par la voie navigable.

Sauf convention contraire, chacun des Etats riverains aura le droit, en invoquant des motifs valables, d'exiger des autres riverains une équitable participation aux frais de cet entretien.

3. Sauf motif légitime d'opposition d'un des Etats riverains, y compris l'Etat territorialement intéressé, fondé soit sur les conditions mêmes de la navigabilité en son territoire, soit sur d'autres intérêts tels que, entre autres, le maintien du régime normal des eaux, les besoins de l'irrigation, l'utilisation de la force hydraulique ou la nécessité de la construction d'autres voies de communication plus avantageuses, un Etat riverain ne pourra se refuser à exécuter, à la demande d'un autre Etat riverain, les travaux nécessaires d'amélioration de la navigabilité, si celui-ci offre d'en payer les frais, ainsi qu'une part équitable de l'excédent des frais d'entretien. Néanmoins, il est entendu que ces travaux ne pourront être entrepris tant que l'Etat sur le territoire duquel ils doivent être exécutés s'y oppose du chef d'intérêts vitaux.

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

5. Sur les voies navigables visées à l'article 2, les dispositions du présent article sont applicables sous réserve des stipulations des traités, conventions ou actes de navigation qui déterminent les pouvoirs et la responsabilité de la commission internationale à l'égard des travaux.

Sous réserve des dispositions spéciales desdits traités, conventions ou actes de navigation, existants ou à conclure :

a) les décisions concernant les travaux appartiennent à la commission ;

b) le règlement, dans les conditions prévues à l'article 22 ci-après, de tout différend qui surgirait du chef de ces décisions pourra, dans tous les cas, être demandé pour motif d'incompétence ou de violation des conventions internationales régissant les voies navigables. Pour tout autre motif la requête en vue d'un règlement dans lesdites conditions ne pourra être formée que par l'Etat territorialement intéressé.

Les décisions de la commission devront être conformes aux règles du présent article.

6. Nonobstant les dispositions du Premier paragraphe du présent article, un Etat riverain pourra, sauf convention contraire, désaffecter totalement ou partiellement une voie navigable moyennant accord de tous les Etats riverains ou de tous les Etats représentés à la commission internationale, dans le cas des voies navigables visées à l'article 2.

Exceptionnellement, une voie navigable d'intérêt international non visée à l'article 2 pourra être désaffectée par l'un des Etats riverains, si la navigation y est très peu développée et si cet Etat justifie d'un intérêt économique manifestement supérieur à celui de la navigation. Dans ce cas, la désaffectation ne pourra avoir lieu qu'au bout d'une année après préavis et sauf recours d'un autre Etat riverain dans les conditions prévues à l'article 22. La décision fixera, le cas échéant, les conditions dans lesquelles la désaffectation pourra être faite.

7. Dans les cas où une voie navigable d'intérêt international donne accès à la mer par plusieurs bras situés dans le territoire d'un même Etat, les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article s'appliquent seulement aux bras principaux jugés nécessaires pour donner un plein accès à la mer.

Article 11

Dans le cas où un ou plusieurs des Etats riverains d'une voie navigable d'intérêt international ne sont pas parties au présent statut, les obligations financières assumées par chacun des Etats contractants en vertu de

l'article 10 ne peuvent excéder les obligations qu'ils auraient assumées au cas où tous les Etats riverains seraient parties au statut.

Article 12

Sauf dispositions contraires d'un accord ou traité particulier, notamment des conventions existantes relatives aux mesures douanières, à la police et aux précautions sanitaires, l'administration des voies navigables d'intérêt international est exercée par chacun des Etats riverains sous la souveraineté ou l'autorité duquel cette voie navigable se trouve. Chacun desdits Etats riverains a notamment le pouvoir et est tenu d'édicter la réglementation de la navigation sur ladite voie et de veiller à son application ; cette réglementation devra être établie et appliquée de telle manière que soit facilité le libre exercice de la navigation, dans les conditions prévues au présent statut.

Les règles de procédures touchant notamment la constatation, la poursuite et la répression des délits de navigation devront tendre à des solutions aussi expéditives que possible.

Toutefois, les Etats contractants reconnaissent qu'il est hautement désirable que les Etats riverains s'entendent pour ce qui concerne l'administration de la voie navigable et particulièrement pour l'adoption d'une réglementation de la navigation qui soit aussi uniforme, sur tout le parcours de cette voie navigable, que le permet la diversité des circonstances locales.

Des services publics monopolisés de remorquage ou d'autres moyens de traction peuvent être établis, en vue de faciliter l'exercice de la navigation, moyennant l'accord unanime des Etats riverains, ou des Etats représentés à la commission internationale dans le cas des navigables visées à l'article 2.

Article 13

Les traités, conventions ou accords en vigueur conclus par les Etats contractants en matière de voies navigables, avant la date de mise en vigueur du présent statut, ne sont pas abrogés, en ce qui concerne les Etats signataires desdits traités, conventions ou accords par le fait de cette mise en vigueur.

Tout fois, les Etats contractants s'engagent à ne pas appliquer entre eux celles des dispositions desdits 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'Etats autres que les Etats riverains, cette commission devrait s'inspirer exclusivement, sous réserve des dispositions de l'article 10, des intérêts de la navigation et serait considérée comme un des organismes prévus à l'article 24 du pacte de la Société des Nations ; en conséquence, elle échangerait directement avec les organes de la Société toutes informations utiles et ferait parvenir un rapport annuel à la Société.

Les attributions des commissions prévues à l'alinéa précédent seront déterminées dans l'acte de navigation de chaque voie navigable et comporteront au moins les attributions suivantes :

a) La commission aura qualité pour élaborer les règlements de navigation qu'elle jugerait nécessaire d'élaborer elle mêmes et recevra communication de tous autres règlements de navigation ;

b) Elle signalera aux Etats riverains les travaux utiles pour l'entretien des ouvrages et le maintien de la navigabilité ;

c) Elle recevra de chacun des Etats riverains communication officielle de tous projets d'améliorations de la voie navigable ;

d) Elle aura qualité, au cas où l'acte de navigation ne comprendrait pas une réglementation spéciale quant à la perception des redevances, pour approuver la perception de celles-ci, en appliquant les dispositions de l'article 7 du présent statut.

Article 15

Le présent statut ne fixe pas les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre ; néanmoins, il subsistera en temps de guerre dans la mesure compatible avec ces droits et ces devoirs.

Article 16

Le présent statut n'impose à aucun des Etats contractants d'obligation qui irait à l'encontre de ses droits et devoirs en tant que membre de la société des Nations.

Article 17

Sauf accords contraires auxquels l'Etat territorialement intéressé est ou sera partie, le présent statut ne s'applique pas à la navigation des

navires et bâtiments de guerre, de police, de contrôle ni, en général, de tous bâtiments exerçant, à un titre quelconque, la puissance publique.

Article 18

Chacun des Etats contractants s'engage à ne pas concéder, soit par accord, soit de toute autre manière, à un Etat non contractant, un traitement, relatif à la navigation sur une voie navigable d'intérêt international, qui, entre Etats contractants, serait contraire aux dispositions du présent statut.

Article 19

Il pourra être exceptionnellement, et pour un terme aussi limité que possible, dérogé aux dispositions des articles précédents par des mesures particulières ou générales que chacun des Etats contractants serait obligé de prendre en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'Etat ou les intérêts vitaux du pays, étant entendu que le principe de la liberté de la navigation et spécialement la communication entre les pays riverains et la mer doivent être maintenus dans toute la mesure possible.

Article 20

Le présent statut ne comporte aucunement le retrait de facilités plus grandes en vigueur accordées au libre exercice de la navigation, sur une voie navigable d'intérêt international quelconque, dans des conditions compatibles avec le principe d'égalité prescrit par le présent statut, en ce qui concerne les ressortissants, les biens et les pavillons de tous les Etats contractants. Il ne comporte pas davantage l'interdiction d'en accorder à l'avenir de semblables.

Article 21

Conformément à l'article 23 (e) du pacte de la société des Nations, tout Etat contractant qui pourra invoquer valablement, contre l'application de l'une quelconque des dispositions du présent statut, sur tout ou parti de son territoire, une situation économique grave résultant de dévastations commises sur son sol pendant la guerre de 1914-1918, sera considéré comme dispensé temporairement des obligations résultant de l'application de ladite disposition, étant entendu que le principe de la liberté de la navigation doit être observé dans toute la mesure possible.

Article 22

Sans préjudice des dispositions de l'article 10, paragraphe 5, et à défaut d'entente directe entre les Etats, tous différends qui surgiraient entre eux relativement à l'interprétation ou à l'application du présent statut, seront portés devant la Cour permanente de justice internationale, à moins que, par application d'une convention spéciale ou d'une clause générale d'arbitrage, il ne soit procédé à un règlement du différend, soit par arbitrage, soit de toute autre manière.

Le recours sera formé ainsi qu'il est prévu à l'article 40 du statut de la Cour permanente de justice internationale.

Toutefois, afin de régler autant que possible ces différends à l'amiable, les Etats contractants s'engagent, préalablement à toute instance judiciaire et sous, réserve des droits et attributions du conseil et de l'assemblée, à soumettre ces différends pour avis consultatif à l'organe qui se trouvait institué par la Société des Nations comme organe, consultatif et technique, des membres de la Société, en ce qui concerne les communications et le transit. En cas d'urgence, un avis provisoire pourra recommander toutes mesures provisionnelles, destinées notamment à rendre à la libre navigation les facilités dont elle jouissait avant l'acte ou le fait ayant donné lieu au différend.

Article 23

Une voie navigable ne sera pas considérée comme d'intérêt international, du fait seul qu'elle traverse ou délimite des zones, ou enclaves d'une étendue et d'une population très faibles par rapport à celles des territoires traversés et qui forment des parties détachées ou des établissements appartenant à un Etat autre que celui auquel ladite rivière appartient, à cette exception près, dans tout son parcours navigable.

Article 24

Le présent statut ne sera pas applicable à une voie navigable d'intérêt international ayant deux riverains seulement et qui sépare sur une grande longueur un Etat contractant d'un Etat non contractant dont le gouvernement n'est pas reconnu par le Premier au moment de la signature du présent statut, tant qu'un accord n'aura pas été conclu entre eux, établissant pour la voie d'eau considérée, un régime administratif et douanier qui donne à l'Etat contractant des sécurités convenables.

Article 25

Il est entendu que ce statut ne doit pas être interprété comme réglant en quoi que ce soit les droits et obligations inter se de territoires faisant partie ou placés sous la protection d'un même Etat souverain, que ces territoires pris individuellement soient ou non membres de la Société des Nations.

Protocole additionnel à la convention sur le régime des voies navigables d'intérêt international

1. Les Etats signataires de la convention sur le régime des voies navigables d'intérêt international, signée à Barcelone le 20 avril 1921, dont les représentants dûment autorisés ont apposé leurs signatures au présent protocole, déclarent que, en plus de la liberté des communications accordée par eux en vertu de la convention sur les voies navigables considérées comme d'intérêt international, ils accordent, sous réserve de réciprocité, sans préjudice de leurs droits de souveraineté et en temps de paix, sur :

a) toutes les voies navigables,

b) toutes les voies naturellement navigables, qui, placées sous leur souveraineté ou autorité et n'étant pas considérées comme d'intérêt international, sont accessibles à la navigation commerciale ordinaire vers et depuis la mer, ainsi que dans les ports situés sur ces voies d'eau, une égalité parfaite de traitement aux pavillons de tout Etat signataire du présent protocole, en ce qui concerne les transports d'importation et d'exportation sans transbordement.

Lors de la signature ; les Etats signataires doivent notifier s'ils acceptent les obligations dans l'étendue indiquée sous la lettre a) ci-dessus, ou seulement dans l'étendue plus restreinte définie sous la lettre b).

Il est entendu que les Etats ayant accepté le paragraphe a) ne sont liés envers ceux ayant accepté le paragraphe b) que sous les conditions résultant de ce dernier.

Il est également entendu que les Etats, dont un nombre. considérable de ports situés sur des voies navigables sont restés fermés jusqu'à présent au commerce international, peuvent, lors de la signature du présent protocole, exclure de son application une ou plusieurs des voies navigables ci-dessus définies.

Les Etats signataires seront libres de déclarer que leur acceptation du présent protocole ne s'étend pas à l'ensemble ou à une partie des colonies, possessions d'outre-mer ou protectorats se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. Ces Etats pourront donc, par la suite, adhérer au protocole séparément, au nom d'une colonie, d'une possession d'outre-mer ou d'un protectorat, ainsi exclus dans leur déclaration. Ils pourront

également dénoncer le protocole, conformément à ses dispositions, séparément au nom d'une quelconque des colonies, possessions d'outre-mer ou protectorats, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

Le présent protocole sera ratifié. Chaque puissance adressera sa ratification au secrétaire général de la Société des Nations, par les soins duquel il en sera donné avis à toutes les autres puissances signataires. Les ratifications resteront déposées dans les archives du secrétariat de la Société des Nations.

Le présent protocole restera ouvert à la signature ou adhésion des Etats ayant signé la convention mentionnée ci-dessus ou y ayant adhéré.

Il entrera en vigueur après réception par le secrétaire général de la Société des Nations de la ratification de deux Etats ; pourvu, toutefois qu'à cette époque ladite convention soit entrée en vigueur.

Il peut être dénoncé à toute époque après l'expiration d'une période de deux ans, à compter de la date de la réception par le secrétaire général de la Société des Nations de la ratification de l'Etat qui dénonce. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après sa réception par le secrétaire général de la Société des Nations. La dénonciation de la convention sur le régime des voies navigables d'intérêt international sera considérée comme comprenant la dénonciation du présent protocole.

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