



Riigi Teataja

Nr. 31.

11. aprillil 1929 a.

Nr. 31.

Art. 227. Linaseemne väljaveotolli muutmise seadus.

228. Raudteeasjanduse rahvusvahelise korra kohta käiva konventsiooni ja põhikirja ning sellele allakirjutamise protokollki kinnitamise seadus. — Konventsioon, põhikiri, protokoll.

229. IV Riigikogu valimisedeli kaju.

230. Otsus lisaprotokollki kinnitamise kohta Eesti ja Läti vahelisele kokkuleppele piiräärsel maaribal asuvate teede ühise tarvitamise kohta. — Lisaprotokoll.

231. Kohtu- ja siseministeeriumi koosseisude muutmise määrus.

232. Korraldus merekoolide õppetöö alguse ja õpilastelt nõutava sõidutsensuse kohta 1929/1930 kooliaastal.

233. Sundmäärus jalgratta pidamise ja sõidu kohta Narvas.

Riigikogu poolt 26. märtsil 1929 vastuvõetud

227. Linaseemne väljaveotolli muutmise seadus.

Tolli põhitariifid II A § 5 p. 2 lit. a ja b osas (RT 40 — 1927) muudetakse ja pannakse maksma ajutiselt, arvates 1. märtsist 1929, kuni 31. juulini 1929 järgmiselt:

II. Väljaveotariif.

A. Väljaveoks lubatud kaubad.

Tariifi		Kauba nimetus.	Tollimäärad.	
§§	Punktid.		Alus.	Kuldfrangid.
5	2	linaseemned:		
	-a	eraldi nimetamata	1 kg. br.	0,25
	-b	külvisseemned	„ „	0,25

Algkirjale alla kirjutatud

Riigikogu Esimees K. Einbund.

Abisekretär O. Liigand.

Riigikogu poolt 26. märtsil 1929 vastuvõetud

228. Raudteeasjanduse rahvusvahelise korra kohta käiva konventsiooni ja põhikirja ning sellele allakirjutamise protokollki kinnitamise seadus.

§ 1. Konventsioon ja põhikiri ning sellele allakirjutamise protokoll raudteeasjanduse rahvusvahelise korra kohta, alla kirjutatud Genfis 9. detsembril 1923, tunnustatakse kinnitatuks.

§ 2. Konventsiooni, põhikirja ning allakirjutamise protokollki prantsusekeelne ja ingliskeelne tekst eestikeelse tõlkega avaldatakse ühes käesoleva seadusega.

Algkirjale alla kirjutatud

Riigikogu Esimees K. Einbund.

Abisekretär O. Liigand.

Konventsioon ja põhikiri raudteesajanduse rahvusvahelise korra kohta ning Allakirjutamisprotokoll.

Genf, 9. detsembril 1923.

Saksamaa, Austria, Belgia, Brasiilia, Briti Riik (ühes Uus-Meremaa ja Indiaga), Bulgaaria, Tshiili, Taani, Vabalinn Dantzig, Hispaania, Eesti, Soome, Prantsusmaa, Kreeka, Ungari, Itaalia, Jaapan, Läti, Leedu, Norra, Holland, Poola, Portugal, Rumeenia, Salvador, Serblaste, Kroaatlaste ja Sloveenlaste Kuningriik, Siiam, Rootsi, Helveetsia, Tshoslovakkia ja Uruguay,

Soovides kindlustada ja hoida alal liikumise ja transiidi vabadust kui ka kergendada sel otstarbel rahvusvahelise koostöötamise edendamist raudtee transpordi korraldamise ja täidesaate alal;

Soovides samuti kindlustada ühesuguse õiglase kaubandusliku põhimõtte käsitlemist rahvusvahelise raudteesajanduse alal;

Arvates, et selle sihi saavutamiseks kohaseim on üldise konventsiooni sõlmimine, millega võimalikult suurem arv Riike võiks hiljem ühineda;

Tunnustades, et rahvusvaheline kokkulepe raudteetranspordi asjus on olnud juba sagedasti erikonventsioonide esemeks Riikide ja raudteevalitsuste vahel, ja et just sarnaste erikonventsioonide kaudu, mis rajatud üldises konventsioonis ülesseatud põhimõtetele, rahvusvaheline koostöötamine sel alal kõige tagajärjerikkamaid edusamme võib teha;

Arvates siiski, ilma sarnaste erikonventsioonide mõju ja piire kitsendamata või raudteevalitsuste otsekohestesse suhetesse ja läbirääkimistesse vahelesegamata või mingil kombel Riikide suveräniteedi või autoriteediõigusi puudutamata, et just kokkuvõtlik ja süstemaatiline seni tunnustatud raudteetranspordi puutuvate rahvusvaheliste kohustuste määrustiku väljatöötamine annaks võimalikult suurima ulatuse üksikute Riikide ja üksikute raudteevalitsuste vahel juba ülesseatud põhimõtetele ja hõlbustaks laialdasemalt uute erikonventsioonide sõlmimist tulevikus rahvusvahelise liikumise arenemise tarviduste kohaselt.

Arvesse võttes, et 10. märtsil 1921. a. Rahvaste Liidu kutsel Barcelonas kokkutulnud Konverents soovitas sõlmida kahe aasta jooksul üldise konventsiooni raudteesajanduse rahvusvahelise korra kohta, ja kuna 10. aprillil 1922. a. Genuas kokkutulnud Konverents nõudis resolutsioonis, mis Liidu Nõukogu ja Täiskogu heakskiitmisel kompetentsetele Rahvaste Liidu asutustele edasi anti, et võimalikult ruttu sõlmitaks ja maksma pandaks rahvusva-

helised konventsioonid liikumisasjanduse kohta, mis on nähtud ette rahulepingutes, ning et Versailles' Lepingu artikkel 379 ja vastavad artiklid teistes lepingutes ette nägid üldise konventsiooni väljatöötamist raudteesajanduse rahvusvahelise korra üle;

Vastu võtnud Rahvaste Liidu kutse osa võtta konverentsist, mis kokku tuli Genfis 15. novembril 1923. a.;

Juhitud soovist maksma panna Põhikirja määrused raudteesajanduse rahvusvahelise korra kohta, mis seal vastu võeti ja sõlmida sel otstarbel üldise konventsiooni;

Nimetasid Kõrged Lepinguosalised oma täisvolinikkudeks:

Saksa Riigi President:

Dr. Seeliger'i, Erakorralise Saadiku ja Täievolilise Ministri, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil, ja Härra Paul Wolf'i, Teedeministeeriumi Nõuniku, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Austria Vabariigi President:

Härra Emerich Pflügl'i, Minister-Residendi, Föderatiiv-valitsuse Esindaja Rahvaste Liidu juures, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Tema Majesteet Belglaste Kuningas:

Härra Xavier Neujean'i, Belgia Raudtee-, Kaubalaevastiku, Posti, Telegraafi ja Telefoni Ministri, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Brasiilia Ühisriikide President:

Commandant-Major E. Leitao de Carvalho, Kindralstaabi Ohvitseri, Professori Kindralstaabi Koolis Rio de Janeiros, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil, ja

Härra Eliseu da Fonseca Montarroyos, Liikumise ja Transiidi nõuandva ja tehnilise Komisjoni Liikme, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Tema Majesteet Suur-Britannia ja Iiri Ühendatud Kuningriigi ja Meretaguste Briti Dominioonide Kuningas, India Keiser:

Sir Aubert Llewellyn Smith'i, G. C. B., Briti Valitsuse Peamajandusnõuniku, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Uus-Meremaa Dominiooni eest:

Auväärilise Sir James Allen'i, K. C. B., Uue-Meremaa Peakomissari Ühendatud Kuningriigis;

India eest:

Väga Auväärilise Lord Hardington of Penshurst'i, K. G., G. C. B., G. C. S. J., G. C. M. G., G. C. J. E., G. C. V. O., J. S. O., Salanõuniku, endise Asekuninga, endise Suursaadiku;

Tema Majesteet Bulgaaria Kuningas:

Härra D. Mikoff'i, Chargé d'Affaires'i Bernis;

Tshiili Vabariigi President:

Härra Francisco Rivas Vicuna, Erakorralise Saadiku ja Täievolilise Ministri Helveetsia föderaal Nõukogu, Tshehoslovakkia Vabariigi Presidendi, Austria Vabariigi Presidendi ja Tema Kõrguse Ungari Riigivalitseja juures, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Tema Majesteet Taani Kuningas:

Härra P. A. Holck-Golding'i, Osakonna-Direktori Avalikkude Tööde Ministeeriumis, Liikumise ja Transiidi nõuandva ja tehnilise Komisjoni Liikme, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Poola Vabariigi President,

Dantzigi Vabalinna eest:

Härra Professor Bohdan Viniarski, Liikumise ja Transiidi nõuandva ja tehnilise Komisjoni Abiesimehe, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Tema Majesteet Hispaania Kuningas:

Härra Guillermo Brockmann y Abarzuza, Teede, Kanalite ja Sadamate Peainspektori, Liikumise ja Transiidi nõuandva ja tehnilise Komisjoni Liikme, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Eesti Vabariigi President:

Härra Karl Robert Pusta, Erakorralise Saadiku ja Täievolilise Ministri Prantsuse Vabariigi Presidendi juures, Liikumise ja Transiidi nõuandva ja tehnilise Komisjoni liikme, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Soome Vabariigi President:

Härra Urho Toivola, Sekretäri Soome Saatkonnas Pariisis, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Prantsuse Vabariigi President:

Härra Maurice Sibille'i, Rahvasaadiku, Liikumise ja Transiidi nõuandva ja tehnilise Komisjoni Liikme, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Tema Majesteet Helleenide Kuningas:

Härra A. Politis'i, Helleeni Valitsuse Tehnilise Esindaja Pariisis, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil, ja

Härra Demetre G. Phogas'i, Helleeni Merelaevastiku kapteni, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Tema Kõrgus Ungari Riigivalitseja:

Härra Emile de Walter'i, Ministeriaal-nõuniku Kuninglikus Ungari Välisministeeriumis, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Tema Majesteet Itaalia Kuningas:

Härra Paolo Bignami, endise Riigi Alamsekretäri, endise Saadikutekoja Liikme, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Tema Majesteet Jaapani Keiser:

Härra S. Okuyama, Saatkonna Nõuniku, Jaapani Rahvaste Liidu Büroo Juhataja Abi Pariisis, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Läti Vabariigi President:

Dr. M. Walters'i, Erakorralise Saadiku ja Täievolilise Ministri Tema Majesteedi Itaalia Kuninga juures, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Leedu Vabariigi President:

Härra C. Dobkevicius'e, Leedu Saatkonna Nõuniku Pariisis, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Tema Majesteet Norra Kuningas:

Härra Gabriel Smith'i, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Tema Majesteet Hollandi Kuninganna:

Jonkheer W. J. M. van Eysinga, Leideni Ülikooli Professori, Liikumise ja Transiidi nõuandva ja tehnilise Komisjoni Liikme, Esindaja teisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Poola Vabariigi President:

Professor Bohdan Winiarski, Liikumise ja Transiidi nõuandva ja tehnilise Komisjoni Abiesimehe, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Portugali Vabariigi President:

Härra A. Bartholomeu Ferreira, Erakorralise Saadiku ja Täievolilise Ministri Helveetsia föderaal Nõukogu juures;

Tema Majesteet Rumeenia Kuningas:

Härja Professor Georges Popesco, Peainspektori, Sadamate ja Veeteede Peadirektori, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Salvadori Vabariigi President:

Härja J. G. Guerrero, Erakorralise Saadiku ja Täievolilise Ministri Prantsuse Vabariigi Presidendi ja Tema Majesteedi Itaalia Kuninga juures, Esindaja teisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Tema Majesteet Serblaste, Kroaatlaste ja Sloveenlaste Kuningas:

Härja B. Voukovitch'i, Riigi Raudteede Direktori, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Tema Majesteet Siiami Kuningas:

Härja Phya Sanpakitch Preecha, Erakorralise Saadiku ja Täievolilise Ministri Tema Majesteedi Hispaania Kuninga ja Tema Majesteedi Itaalia Kuninga juures, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Tema Majesteet Rootsi Kuningas:

Härja Parun Alströmer'i, Erakorralise Saadiku ja Täievolilise Ministri Helveetsia föderaal Nõukogu juures;

Helveetsia Föderaal Nõukogu:

Dr. Robert Herold'i, Posti ja Raudteede Departemangu Raudtee osakonna Direktori, Liikumise ja Transiidi nõuandva ja tehnilise Komisjoni Liikme, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Tshehoslovakkia Vabariigi President:

Härja Dr. Robert Flieder'i, Erakorralise Saadiku ja Täievolilise Ministri Helveetsia föderaal Nõukogu juures, ja

Härja Dr. Frederic Zadnik'u, Ministerialnõuniku Raudteede Ministeeriumis, Esindaja teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil;

Uruguay Vabariigi President:

Härja Benjamin Fernandez y Medina, Erakorralise Saadiku ja Täievolilise Ministri Tema Majesteedi Hispaania Kuninga juures, Liikumise ja Transiidi nõuandva ja tehnilise Komisjoni Esimehe;

kes, pärast oma heas ja nõutud vormis leitud täisvolituste esitamist, leppisid kokku järgmises:

Artikkel 1.

Lepinguosalised Riigid deklareerivad, et nad aktsepteerivad juurdelisatud Põhikirja raudteeasjanduse rahvusvahelise korra kohta, mis on võetud vastu teisel üldisel Liikumise ja Transiidi Konverentsil Genfis 15. novembril 1923. a.

See Põhikiri loetakse käesoleva Konventsiooni lahutamata osaks. Järjekult deklareerivad nemad, et nad võtavad vastu nimetatud Põhikirja kohustused ja lubadused temas sisalduvate määruste ja tingimuste kohaselt.

Artikkel 2.

Käesolev Konventsioon ei puuduta milgi kombel neid õigusi ja kohustusi, mis järelduvad Versailles' 29. juunil 1919. a. alla kirjutatud Rahulepingu määrustest või teiste vastavate lepingute määrustest, niivõrt kui need puutuvad Riikidesse, kes neile lepingutele alla on kirjutanud või neid lepinguid kasutavad.

Artikkel 3.

Käesolev Konventsioon, mille prantsusekeelne ja inglisekeelne tekstid on üheväärselt autentilised, kannab selle päeva daatumi, ja jäetakse allakirjutamiseks avatuks 31. oktoobri- ni 1924 kõigile Riikidele, kes olid esitatud Genfi Konverentsil, kõigile Rahvaste Liidu liikmetele ja kõigile Riikidele, kellele Rahvaste Liidu Nõukogu selleks otstarbeks on saatnud ühe eksemplari käesolevast Konventsioonist.

Artikkel 4.

Käesolev Konventsioon kuulub ratifitseerimisele. Ratifikatsioonikirjad saadetakse Rahvaste Liidu Peasekretärile, kes nende kättesaamisest teatab kõigile Riikidele, kes Konventsioonile alla on kirjutanud või temaga on ühinenud.

Artikkel 5.

Alates 1. novembrist 1924 võib käesoleva Konventsiooniga ühineda iga Riik, kes oli esitatud esimeses artiklis nimetatud Konverentsil, iga Rahvaste Liidu liige ja iga Riik, kellele Rahvaste Liidu Nõukogu selleks otstarbeks on saatnud ühe eksemplari.

See ühinemine sünnib Rahvaste Liidu Peasekretärile saadetud teadaandega, mis on määratud deponeerimiseks Sekretariaadi arhiivides. Peasekretär teatab viibimata niisugusest deponeerimisest kõigile Riikidele, kes konventsioonile alla on kirjutanud või sellega ühinenud.

Artikkel 6.

Käesolev Konventsioon hakkab maksma alles siis, kui ta viie Riigi poolt on ratifitse-

ritud. Ta maksmahakkamise tähtpäevaks on üheksakümnes päev, arvates viienda ratifikatsioonikirja saabumisest Rahvaste Liidu Peasekretärile. Pärast seda hakkab käesolev Konventsioon maksma iga Osalise kohta üheksakümne päeva pärast, peale tema ratifikatsioonikirja või ühinemise teadaandekätte saamist.

Rahvaste Liidu Põhikirja artikkel 18. kohaselt registreerib Peasekretär käesoleva Konventsiooni tema maksmahakkamise päeval.

Artikkel 7.

Rahvaste Liidu Peasekretär peab erilise raamatu, milles ära tähendatakse, pidades silmas artikkel 9. määrusi, missugused Osalised käesolevale Konventsioonile alla on kirjutanud või ratifitseerinud, temaga on ühinenud või ta üles ütelnud. See raamat peab Liidu Liikmetele alati lahti olema, ja teda tuleb avaldada nii sagedasti kui võimalik, Nõukogu korralduste kohaselt.

Artikkel 8.

Käesoleva Konventsiooni artikkel 2 eeskirjade piires võib iga Osaline Konventsiooni üles ütelda viie aasta pärast peale selle tema kohta maksmahakkamist. Ülesütlemine peab sündima kirjaliku teadaande kaudu, mis on adresseeritud Rahvaste Liidu Peasekretärile. Ärakirja sarnasest teadaandest ja teatise, millal ta on saabunud, saadab Peasekretär viibimata kõigile teistele Osalistele.

Ülesütlemine hakkab maksma ühe aasta pärast peale vastava teadaande saabumist Peasekretärile, ja on maksev ainult selle Riigi kohta, kelle poolt ta tehtud.

Artikkel 9.

Iga Riik, kes käesolevale Konventsioonile alla kirjutab või temaga ühineb, võib deklareerida allakirjutamise, ratifitseerimise või ühinemise hetkel, et käesoleva Konventsiooni aktsepteerimine tema poolt ei too endaga kaasa kõigi või mõne tema suveräniteedile või võimule alluva protektoraadi, asumaa, meretaguste valduste või territooriumide Konventsiooniga ühinemist, ja võib hiljemini, artikkel 5 kohaselt, ühineda eraldi iga niisuguse protektoraadi, asumaa, meretaguse valduse või territooriumi nimel, kes sellest deklaratsioonist jäi välja.

Ülesütlemine võib samuti sündida eraldi iga protektoraadi, asumaa, meretaguse valduse või territooriumi kohta, ning iga sarnase ülesütlemise kohta käsitletakse artikkel 8. määrusi.

Artikkel 10.

Iga viie aasta pärast peale käesoleva Konventsiooni maksmahakkamist võivad viis Lepinguosalist Riiki nõuda ta revideerimist. Igal teisel ajal käesoleva Konventsiooni revideerimist võivad nõuda üks kolmandik Lepinguosalistest Riikidest.

Selle tõenduseks on ülalmainitud täisvolinikud käesolevale Konventsioonile alla kirjutanud.

Tehtud Genfis, üheksandal detsembril ükstuhat üheksasada kaksikümme kolm, ühesainsas eksemplaris, mis deponeeritakse Rahvaste Liidu Sekretariaadi arhiividesse.

Saksamaa:	Seeliger. Wolf.
Austria:	Emerich Pflügl.
Belgia:	Xavier Neujean.
Brasiilia:	E. Leitao de Carvalho. E. Montarroyos.
Briti Riik:	H. Llewellyn Smith.
Uus-Meremaa:	J. Allen.
India:	Harding of Penshurst.
Bulgaaria:	D. Mikoff.
Tshiili:	Francisco Rivas Vicuna.
Taani:	A. Holck-Colding.
Dantzig Vabalin:	Bohdan Winiarsky.
Hispaania:	Gmo. Brockmann.
Eesti:	C. R. Pusta.
Soome:	Urho Toivola.
	Tingimusel, nagu see on ette nähtud käesoleva Konventsiooni artikkel 9, et konventsiooni määrused ei seo kõiki protektoraate, asumaid, meretaguseid valdusi või territooriume, mis on Prantsuse Vabariigi suveräniteedi või võimu all.
Prantsusmaa:	Maurice Sibille.
Kreeka:	A. Politis. D. G. Phogas.
Ungari:	Walter.
Itaalia:	Paolo Bignami.
Jaapan:	S. Okuyama.
Läti:	Dr. M. Walters.
Leedu:	Dobkevicius.
Norra:	Gabriel Smith.
Hollandi:	V. Eysinga, välja arvatud meretagused territooriumid, Hollandi India, Surinam ja Curaçao.

Poola:	Bohdan Winiarsky.
Portugal:	A.M. Bartholomeu Ferreira.
Rumeenia:	F. Popesco.
Salvador:	J. Gustavo Guerrero.
Serblaste, Kroaatlaste ja Sloveenlaste Kuningriik:	B. Voukovitch.
Siiam:	Phya Sanpakitch Preecha.
Rootsi:	Alströmer.
Helveetsia:	Herold.
Tshehoslovakkia:	Dr. Robert Flieder. Dr. Zadnik.
Uruguay:	B. Fernandez y Medina.

PÕHIKIRI.

Esimene jagu.

Rahvusvahelised läbikäimised raudteid kaudu.

Peatükk 1. — Rahvusvaheliste liinide ühendus.

Artikkel esimene.

Rahvusvahelise liikumisnõuetele vastavate ühenduste teostamiseks oma raudteede vahel, kohustuvad lepinguosalisel Riigid:

Juhtudel, kus nimetatud raudteeliinid on juba kokkupuutes, teostada olemasolevatel liinidel ühenduse katkematust alati, kui seda nõuavad rahvusvahelise liikumise tarvidused.

Juhtudel, kus olemasolevad ühendused ei rahulda nimetatud liikumise nõudeid, viibimata astuda teineteisega ühendusesse ja sõbralikus meeles koos läbi vaadata kavasid olemasolevate liinide täiendamiseks või uute liinide ehitamiseks, millede ühendamine ühe või mitme lepinguosalise Riigiraudtee liinidega, või pikendamine ühe või mitme lepinguosalise Riigi maa-alal, vastaks neile nõuetele.

Eelmised määrused ei sisalda mingisuguseid kohustusi liinide kohta, mis on ehitatud üksikute maakohtade või riigikaitse huvides.

Artikkel 2.

Silmas pidades üldtähtsust, mida pakub raudteed tarvitajatele ja eriti reisijatele mitmesuguste sisse- ja väljasõidu vormitaitmiste ühendamine ühes kohas, peavad Riigid, kes ei ole mõnesugustel põhjustel seda takistatud tegemast, püüdma sarnast ühendamist teostada kas ühiste piirijaamade, või vähemalt iga

sihituse jaoks ühisjaamade asutamisega, või mõne teise kohase abinõu kaudu.

Riik, kelle pinnal asub ühine piirijaam, peab teisele Riigile lubama igasuguseid kergendusi rahvusvahelise liikumise täidesaate-teenistusteks tarvilikkude büroode asutamiseks ja nende töötamiseks.

Artikkel 3.

Riik, kelle pinnal asuvad ühendusliinid või piirijaamad, annab, ilma et kitsendataks tema suveräniteedi- või autoriteedi-õigusi, millised jäävad puutumata, teise Riigi ametnikkudele või raudteeteenijatele oma toetust ja abi nende teenistuskohuste täitmisel, rahvusvahelise liikumise hõlbustamise sihiga.

Peatükk II. — Rahvusvahelise liikumise täidesaateks tarvitusele võetavad abinõud.

Artikkel 4.

Lepinguosalised Riigid, tunnustades tarvidust jätta raudteede eksploatatsioonile tarviliku painduvuse, et see võiks vastata liikumise mitmekesistele tarvidustele, soovivad jätta puutumata selle eksploatatsiooni vabaduse, kõigiti valvates sealjuures, et see vabadus ei halvaks rahvusvahelist liikumist.

Nad kohustuvad lubama rahvusvahelisele liikumisele võimalikke kergendusi ja hoiduma igast diskriminatsioonist, mis võiks omada pahatahtlase iseloomu teiste lepinguosaliste Riikide, nende kodanikkude või laevade vastu.

Käesoleva artikli eeskirjade kasutamine ei piirdu üksnes vedudega, mis teostatakse ainulise lepingu põhjal; ta käib ka vedude kohta, mida käsitletakse käesoleva Põhikirja artiklites 21 ja 22, mainitud artiklites ülesseatud tingimustel.

Artikkel 5.

Mis puutub rahvusvahelisele reisijate- ja pagasiliikumisele kindlustatavatesse kergendustesse, siis tuleb liikumisteenistus nii korraldada, et sõiduplaanid oleksid seda soodsamad, sõidukiirus ja mugavus seda paremad, mida suurem tähtsus on käsitletaval liikumisteel.

Riigid peavad aitama otserongide käimapanemist, või nende puudumisel — otseva-
gunite saatmist rahvusvahelise liikumise peasihitustes, kui ka kõigi teiste abinõude tarvitusele võtmist, mille otstarbeks teha reisimist nimetatud sihitustes eriti kiireks ja mugavaks.

Artikkel 6.

Mis puutub kaupade rahvusvahelisele liikumisele kindlustatavatesse kergendustesse, siis tuleb liikumisteenistus nii korraldada, et kiirus ja korrapärasuse tingimused seda rahuldavamad oleksid, mida tähtsam on käsitletav liikumistee.

Riigid peavad aitama kõiksugu tehniliste abinõude tarvitusele võtmist, mille otstarbeks neis sihitustes, kus rahvusvaheline liikumine erakordselt tähtis, vastavalt kindlustada ka erakordselt mõjuvõimsamat liikumisteenistust.

Artikkel 7.

Juhul, kui rahvusvaheline liikumine on mõnes teatud sihituses ajutiselt katkestatud või piiratud, peavad selles sihituses liinisid eksploateerivad raudteevalitsused, niipalju kui see nende võimusesse kuulub, kõik abinõud tarvitusele võtma, et kiires korras normaal korda jälle maksma panna, seni aga juhtima liikumist mõnes teises sihituses, tarbekorral teiste Riikide raudteevalitsuste kaasabil, kellel võimalik oma liinisid selleks appi tuua.

Artikkel 8.

Lepinguosalised riigid korraldavad oma tolli- ja politsei vormaliteetide täitmist niiviisi, et rahvusvahelist liikumist võimalikult vähem takistada või kinni pidada. Samad kohustused käivad ka passi vormaliteetide täitmise kohta niipalju kui see nõutud.

Lepinguosalised Riigid aitavad kaasa erakordselt abinõudele, mille otstarbeks vormaliteetide täitmise vähendamine piirijaamades, eriti kokkulepetele tollikontrollimisele alluvate vagunite lukustamise ja saadetiste pitseerimise kohta, kui ka kõigile korraldustele, mis lubavad tollivormaliteetide täitmist toimetada sise-maal.

Teine jagu.

Veereva koosseade vastastikune kasutamine ja tehniline ühtlus.

Artikkel 9.

Lepinguosalised Riigid ergutavad niivõrt kui seda lubavad olukorrad, nende suveräniteedile või autoriteedile alluvaid raudteevalitsusi, kelle ühesuguse rööbasteelaiusega liinid moodustavad katkestamatu raudteevõrgu, sõlmima omavahel kokkuleppeid, mis ette näevad igasuguseid abinõusid veereva koosseade vastastikuse vahetamise ja kasutamise kergendamiseks.

Sarnased kokkulepped võivad ka ette näha toetamist tühjade vagunite varustamise kujul neil juhtudel, kui sarnane kaasabi on tarvilik rahvusvahelise liikumise nõuete rahuldamiseks. Üalmainitud kokkulepetes ettenähtavate abinõude hulka ei kuulu need, mis teeksid tarvilikuks mõne raudteevõrgu või veereva koosseade tähtsamate iseloomustuste muutmise.

Siiski, neil juhtudel kus sarnased muudatused oleksid eriti soovitatavad liikumise intensiivsuse tõttu ning nende tarvitusele võtmine kergesti teostatav, lepiavad huvitatud lepinguosalised Riigid kokku viibimata teatama üksteisele kõik kavad, mille sisuks niisugused muudatused, ning ka neid sõbralikult koos läbi vaatama.

Artikkel 10.

Veereva koosseade vastastikku kasutamise hõlbustamise otstarbel peavad Lepinguosalised Riigid kergendama kokkulepete sõlmimist raudteede tehnilise ühtlustamise kohta, nimelt mis puutub veereva koosseade ehitamise ja korrashoiu tingimuste kui ka vagunite laadimise kohta, kõiges ulatuses, kui palju see kasulik on rahvusvahelise liikumise heaks läbiviimiseks.

Et rahvusvahelisele liikumisele pakkuda kõiki soovitavaid hõlbustusi ja julgeolekut, võivad need kokkulepped, nimelt mis puutub ühispiirilistesse territooriumide gruppidesse, ette näha raudteede ehituse ja tehniliste sisseadete tingimuste ühtlustamist.

Artikkel 11.

Erikokkulepped võivad ette näha abiandmist veduritega varustamises ja juhtudel, kus seda käsitletav rahvusvaheline liikumine õigustab, ka abiandmist kütteaines või elektrienergiast.

Artikkel 12.

Erikokkulepped Riikide vahel võivad ette näha, et mingi raudteevalitsuse veerev koosseade, ühes arvatud vedurid, kui ka igasugu tema päralt olev liikuv varandus, mis veereva koosseadega kaasas on, ei käi konfiskeerimise alla mõnel teisel maa-alal, mis pole selle Riigi oma, millest oleneb omanik-raudteevalitsus, välja arvatud juhtudel, kus selle riigi kohtuvõimu poolt tehtud otsus seda lubab.

Artikkel 13.

Eraisikute või raudteevalitsustest väljaspool olevate muude organismide vagunite kasutamine ja liikumine rahvusvahelises läbikäimises alluvad erikokkulepetele.

Kolmas jagu.

Suhted raudtee ja ta tarvitajate vahel.

Artikkel 14.

Rahvusvahelise liikumise huvides kergendavad Lepinguosalisel Riigid selles ulatuses kuipalju lubavad seda olud, kokkulepete sõlmimist, mis võimaldavad ainulise lepingu tarvitamist kogu veo ulatusel; neis kokkulepetes püütakse saavutada suurimat ühtlust, mida võimalik teostada tingimustes, mis käivad otselepingu täidesaatesse iga veost osavõtva raudteevalitsuse poolt.

Artikkel 15.

Ainulise veolepingu puudumisel võimaldatakse kohased kergendused vedude täidesaateks järkjärguliste lepingute alusel kahe või mitme lepinguosalise Riigi raudteedel.

Artikkel 16.

Tähtsamad eeskirjad, mis erikokkulepetes tulevad ette näha reisijate- ja pagasiveo ainulise lepingu suhtes, on järgmised:

a) Tingimused, millistel raudtee on kohustatud või mittekohustatud veolepingut vastu võtma;

b) Veolepingu sõlmimise ja seda veolepingut kindlaksmääravate dokumentide kokkuseadmise tingimused;

c) Kohustused ja määrused, millistest reisija peab lugu pidama;

d) Reisija kohustused muude reisiga ühenduses olevate vormaliteetide, nagu näiteks täidesaateks tarvilikkude tollivormaliteetide, läbiviimiseks;

e) Pagasi väljastamise tingimused;

f) Eeskirjad, mis ette nähtud liikumise katkestuse või muude vedu takistavate raskuste juhtudeks;

g) Veolepingust järelduv raudtee vastutus;

h) Talitusviis nõudmiste korral veolepingu põhjal ning otsuste täidesaade.

Artikkel 17.

Tähtsamad eeskirjad, mis erikokkulepetes tulevad ette näha kaubaveo ainulise lepingu suhtes, on järgmised:

a) Tingimused, millistel raudtee on kohustatud või mittekohustatud veolepingut vastu võtma;

b) Veolepingu sõlmimise ja seda veolepingut kindlaksmääravate dokumentide kokkuseadmise tingimused;

c) Raudteega sõlmitud lepingus huvitatud mitmesuguste poolte kohustuste ja vastutuste määrand;

d) Eeskirjad veoks tarvitatava liini ja tarbekorral ka tähtaegade kohta, mille jooksul vedu peab olema teostatud;

e) Veoga ühenduses olevate, veo täidesaateks tarvilikkude vormaliteetide (nagu näiteks tollivormaliteetide) läbiviimise tingimused;

f) Kaupade väljastamise ja raudteemaksude tasumise tingimused;

g) Raudteele antavad tagatised tasumise kohta;

h) Eeskirjad käsitlemiseks veo- või väljastamise takistuste korral;

i) Veolepingust järelduv raudtee vastutus;

j) Talitusviis nõudmiste korral veolepingu põhjal ning otsuste täidesaade.

Neljas jagu.

Tariifid.

Artikkel 18.

Riiklikkude seaduste kohaselt maksvad ja enne maksmapanemist seaduslikus korras avaldatud tariifid määravad:

Reisijate ja pagasi suhtes — veomaksud ühes lisamaksudega, kui sarnased on olemas, ning nende käsitlemise tingimused;

Kaupade suhtes — veomaksud ühes lisamaksudega, veomaksudele alluvate kaupade jaotuse klassidesse ning tingimused, millele allub nende maksude käsitus.

Raudtee ei või ära öelda ühegi veo puhul viimase suhtes käsitletava tariifi tarvitamisest, kui selle tariifi tingimused on täidetud.

Artikkel 19.

Rahvusvahelises liikumises ei ole lubatud võtta, peale teatava veo suhtes käsitatavates tariifides ettenähtud maksude, mingisuguseid summasid, peale sarnaste, mis moodustavad õiglase tasu tehingute eest, mis tehtud väljapool neid, milliste kohta tariifid ette näevad tasunõudmise.

Artikkel 20.

Lepinguosalised Riigid, tunnustades tarvidust jätta tariifidele üldiselt tarviliku painduvuse, et neile võimaldada kohastuda võimalikult täpsalt kaubanduse ja kaubandusliku võistluse mitmekesistele nõuetele, lepivad kokku alal hoida nende tariifikatsiooni vabaduse, vastavalt oma seadusandluse poolt vastuvõetud

põhimõtetele, kõigiti valvates sealjuures, et see vabadus ei halvaks rahvusvahelist liikumist.

Nemad kohustuvad käsitlema rahvusvahelises liikumises mõõdukaid tariife, nii oma määrade kõrguse kui ka käsitlemise tingimuste suhtes ja hoiduma igast diskriminatsioonist, mis võiks omada pahatahtelise iseloomu teiste lepinguosaliste Riikide, kodanikkude või laevade vastu.

Need eeskirjad ei takista ühiste tariifide maksmapanemist raudteede ja laevasõiduliinide vahel, kui need tariifid 'on kokkukõlas elmistes lõigetes ülesseatud põhimõtetega.

Artikkel 21.

Artikkel 20. eeskirjade kasutamine ei piirdu üksnes vedudega, mis teostatakse ainult lepingu põhjal. Nad käivad ka vedude kohta, mis moodustavad terve rea läbisõituseid raudteel, merel või mõnel muul teel, kasutades sealjuures mitme lepinguosalise Riigi maa-alasid ja olles juhitud eraldi lepingutest, tingimustel, et oleksid täidetud järgmised nõuded.

Iga järgnev leping peab sisaldama saadetise algsaate- ja lõpliku sihtkoha; kogu veotee ulatusel peab kaup jääma veo teostajate valve alla, kellest igaüks kauba järgmisele ilma vahemeesteta edasi peavad andma, sellejuures mitte rohkem aega tarvitades, kui tarvis üleandetehingute, tolli-, lokaal-, politsei või muude administratiivsete vormaliteetide teostamiseks.

Artikkel 22.

Artikkel 20. eeskirjad on samuti käsitletavad nii sise- kui rahvusvahelises liikumises kaupade suhtes, mis ajutiselt mingis sadamas seisavad, tähele panemata riigilippu, mille all nad sisse veeti või välja veetakse.

Artikkel 23.

Lepinguosalised Riigid püüavad soodustada rahvusvaheliste tariifide maksmapanemist kõigi rahvusvahelise liikumise nõuete kohaselt, millistele võib vastu tulla võimalikkuse piirides. Nad kergendavad kõigi abinõude tarvitusele võtmist, mille otstarve võimaldada, ka väljaspool rahvusvahelisi tariife, veokulude kiiret arvutamist tähtsaimate liikumissihituste tarvis.

Artikkel 24.

Lepinguosalised Riigid püüavad saavutada ühtlust niihästi rahvusvaheliste kui ka sisetariifide esitamise viisis, eriti kokkupuutuvate maa-alade gruppide suhtes, et selle läbi nende tariifide käsitlemist rahvusvahelisele liikumisele hõlpsamaks teha.

Viies jagu.

Finantskokkulepped raudteevalitsuste vahel rahvusvahelise liikumise huvides.

Artikkel 25.

Finantskokkulepped raudteevalitsuste vahel peavad võimaldama küllaldaselt intensiivset tegevust, et nende läbi ei tekiks raskus rahvusvahelise liikumise täidesaates ja eriti ainulise veolepingu käsitlemises.

Artikkel 26.

Raudtee sissetulekute alal on sarnastes kokkulepetes ettenähtavad määrused järgmised:

a) Määrused iga raudteevalitsuse õiguse kohta saada oma osa raudteedele kuuluvatest summadest;

b) Määrused selle raudteevalitsuse vastutuse suhtes, kes ei ole sisse nõudnud mõnda summat, mille sissenõudmine oli tema kohuseks;

c) Määrused arvetepidamise täpsuse kindlustamiseks sel juhul, kui raudteevalitsused usaldavad selle arvetepidamise teistele raudteevalitsustele;

d) Määrused finantskokkulepete kohta raudteevalitsuste vahel, mis võimaldaksid piirata, niivõrt kui seda olukorrad lubavad, nendest kokkulepetest tingitud rahaliikumist raudteevalitsuste vahel.

Artikkel 27.

Summade suhtes, mis raudtee oma tarvitajatele on maksnud, peavad raudteedevalitsuste kokkulepped eriti järgmisi määrusi ette nägema:

a) Määrused selle raudteevalitsuse tagasinõude õiguse kohta, kes on maksnud mingi kahjutasu teiste veost osavõtnud raudteevalitsuste vastu;

b) Määrused, mis määravad kindlaks mitmesuguste raudteevalitsuste vastutused või vastutused, mis nad on valmis kandma ühiselt;

c) Määrused tagasinõude kohta raudteevalitsuste vahel, kui üks neist on sunnitud olnud välja maksma mõne rohkemvõetud summa;

d) Määrused kohtuotsuste aktsepteerimise kohta teiste raudteevalitsuste poolt, mis tehtud mingi raudteevalitsuse vastu ja mis sundis teda maksma mõne summa.

Artikkel 28.

Kui valuutakursside seisukorrast tekib raskusi, mis tõsiselt takistavad rahvusvahelist liikumist, siis võetakse tarvitusele abinõusid, mis võimaldavad neid takistusi maksimaalselt vähendada.

Iga raudteevalitsus, kel on põhjust oodata arveteõiendamisel suuremat kahjusaamist valuutakursside kõikumiste tõttu, võib end kahjusaamiste eest kaitsta preemia sissenõudmise teel, mille suurus on määratud mõõdukais piires vastavalt sellele riisikole.

Kokkulepped raudteevalitsuste vahel võivad ka ette näha vahetuskursside kindlaksmääramist, perioodiliste revideerimiste tingimusel.

Abinõud peavad tarvitusele võetama, et võimalikult takistada igasuguseid kuritahtlikke spekulatsioone, mida võiksid teha vahetalitajad valuutakursside seisukorra tõttu tekkinud operatsioonides.

Kuues jagu.

Üldmäärused.

Artikkel 29.

Erakordsetel juhtudel ja võimalikult piiratud ajaks võib käesoleva Põhikirja eeskirjadest kõrvale kalduda eri- või üldkorralduste kohaselt, mis iga Lepinguosaline Riik on sunnitud maksuma panema Riigi julgeolekut või maa elulisi huvisid riivavate tõsiste sündmuste puhul, kusjuures käesoleva Põhikirja põhimõtetest tuleb võimalikkuse piirides kinni pidada.

Artikkel 30.

Ükski Lepinguosaline Riik ei ole kohustatud käesoleva Põhikirjaga kindlustama transiiti reisijatele, kellele on keelatud sissesõit tema territooriumidele või kaupadele, mille sissevedu on keelatud kas tervishoiu ja avaliku julgeoleku põhjusel või looma- ja taimetaudide sissetoomise ärahoidmiseks. Mis puutub teistesse, mitte transiitvedudesse, siis ei ole ükski lepinguosaline Riik kohustatud käesoleva Põhikirjaga kindlustama reisijate vedu, kellele on keelatud sissesõit tema territooriumidele, või kaupade vedu, mille sisse- või väljavedu on keelatud riigi siseseaduste poolt.

Iga Lepinguosaline Riik on õigustatud maksuma panema niihästi tarvilikke kaitseabinõusid hädaohutlikkude ja teiste sedalaadi kaupade veo kohta, kusjuures nende abinõude tagajärjel ei tohi tekkida käesoleva Põhikirja põhimõtetest vastolus olevaid vahetegemisi, kui ka üldisi politseilisi korraldusi, ühes arvatud politseilisi määrusi väljarändajate kohta.

Ükski käesoleva Põhikirja eeskirjadest ei pea puudutama ka abinõusid, mis mingi Lepinguosaline Riik on pannud maksuma või paneb maksuma üldiste rahvusvaheliste konventsioonide põhjal, mille osaline tema on, või mis edaspidi võidakse sõlmida, eriti need,

mis on sõlmitud Rahvaste Liidu kaitse all teatud erilise kaupade klassi, nagu oopiumi või teiste kahjulikkude rohukaupade ning sõjariistade või kalapüügi saaduste transiit-, välja- või sisseveo kohta, või ka üldiste konventsioonide põhjal, mille otstarve takistada igat tööstusliku-, kirjandusliku- või kunstilise omandusõiguse rikkumist, või mis käivad vale kaubamärkide, vale päritolutunnistuste või ebaausa kaubanduse teiste meetodite kohta.

Artikkel 31.

Käesoleva Põhikirja eeskirjad ei pane ühelegi Lepinguosalisele Riigile peale uusi kohustusi, et kergendada mõne mittelepinguosalise Riigi kodanikkude, nende pagasi, kaupade-reisu- või kaubavagunite vedu, mille saate- või sihtriigiks on mittelepinguosaline Riik.

Artikkel 32.

Käesolev Põhikiri ei määra sõdivate ja erapooletute Riikide õigusi ja kohustusi sõja ajal. Siiski jääb tema ka sõja ajal maksvaks, niivõrt kui seda lubavad nimetatud õigused ja kohustused.

Artikkel 33.

Käesolev Põhikiri ei too endaga kuidagi kaasa suuremate, kui tema eeskirjadest järgnevate, kergenduste tühistamist, mis on antud rahvusvahelisele raudteeliikumisele tingimustel, mis on kokkukõlas Põhikirja põhimõtetega. Ei sisaldu temas ka keeldu sarnaste soodustuste andmiseks tulevikus.

Artikkel 34.

Rahvaste Liidu Põhikirja artikkel 23 kohaselt iga lepinguosaline Riik, kes mõne käesolevas Põhikirjas sisalduva eeskirja käsitlemise vastu kogu või osa oma maa-alade suhtes, õigusega võib esile tuua raske majandusliku seisukorra, mis on tingitud 1914—1918. aasta sõja jooksul tema pinnal toimetatud laastamistest, loetakse ajutiselt vabastatuks kohustustest, mis järgnevad nimetatud eeskirja käsitlemisest, kusjuures käesoleva Põhikirja põhimõtetest tuleb võimalikkuse piirides kinni pidada.

Artikkel 35.

Kui vaidlus tekib kahe või mitme lepinguosalise Riigi vahel käesoleva Põhikirja tõlgitsemise või käsitlemise kohta ja kui seda tüli ei ole võimalik lahendada ei otsekohe osaliste vahel ega mõnel teisel sõbralikul teel, siis võivad asjaosalised, enne pöördumist vahekohtu mingi protseduuri või kohtuliku lahenduse poo-

le, esitada tüli nõuandva arvamise saamiseks asutustele, mis moodustatud Rahvaste Liidu poolt nõuandva ja tehnilise asutuseks Liidu liikmetele liikumise ja transiidi alal. Tungivuse korral võib ajutine arvamus soovitada igat ajutist abinõu, mille otstarve tagasi anda rahvusvahelisele liikumisele need kergendused, mis ta kasutas enne tüli tekitanud fakti või tõsiasja.

Kui ei ole võimalik tüli lahendada mingil eelmises paragrahvis loetletud viisil, siis esitavad Lepinguosalisel Riigid oma tüli vahekohtule, kui nad mitte ei ole otsustanud või ei otsusta, kokkuleppe põhjal osaliste vahel, esitada seda alalisele rahvusvahelisele Kohtukojale.

Artikkel 36.

Kui asi on esitatud alalisele rahvusvahelisele Kohtukojale, siis toimitakse selle Kohtukoja Põhikirja artiklis 27. kindlaksmääratud tingimuste kohaselt.

Kui asi vahekohtu kätte antakse ja kui pooled teisiti ei otsusta, nimetab iga pool ühe vahekohtuniku ja need vahekohtunikud valivad kolmanda vahekohtu liikme, või juhul kui nemed oma vahel ei suuda kokku leppida, nimeatakse see Rahvaste Liidu Nõukogu poolt assessorite nimekirja järgi liikumise ja transiidi asjade tarvis, mis mainitud alalise rahvusvahelise Kohtukoja Põhikirja artiklis 27; sel viimasel juhul valitakse kolmas vahekohtunik Rahvaste Liidu Põhikirja artikkel 4. eelviimase lõike ja artikkel 5 esimese lõike eeskirjade kohaselt.

Vahekohus otsustab asja poolte poolt ühiselt kokkulepitud kompromissi alusel. Kui pooled ei ole suutnud kokku leppida, siis seab vahekohus ise kompromissi kokku, otsustades ühehääleliselt, peale poolte nõuete läbivaatamist; kui ühehäälelist otsust ei saavutata, siis toimitakse Rahvaste Liidu Nõukogu eelmises lõikes ettenähtud tingimuste kohaselt. Kui kompromiss ei määra kindlaks protseduuri, siis määrab selle kindlaks vahekohus ise.

Vahekohtu protseduuri kestvusel ja niivõrt kui see kompromissis teisiti ei ole ette nähtud, kohustuvad pooled esitama alalisele rahvusvahelisele Kohtukojale kõik küsimused rahvusvahelise õiguse või käesoleva Põhikirja juriidilise tõlgitsemise alalt, mille eelne otsustamine ühe poole nõudel vahekohtu poolt tarvilikuks loetakse tüli lahendamiseks.

Artikkel 37.

Lepinguosalisel Riigid soodustavad erikokkulepete sõlmimist, selleks et võimaldada käesoleva Põhikirja eeskirjade täitmist neil juhtudel, kui olemasolevad kokkulepped ei ole küllaldased selleks otstarbeks.

Artikkel 38.

Käesoleva Põhikirja eeskirju võib erikokkulepete kaudu laiendada ka teiste veo-ettevõtete peale, mis kasutavad teisi liikumisteid kui raudteed, eriti niipalju kui sarnased ettevõtted raudteevedu täiendavad.

Sarnased ettevõtted alluvad siis kõigile kohustustele ja omavad kõik õigused, milliseid käesolev Põhikiri on tunnistanud raudteede kohta.

Siiski, esimeses lõikes ettenähtud erikokkulepped võivad sisaldada kõiki kõrvalekaldumisi käesolevast Põhikirjast, mis on tingitud vedude erilaadilikkusest. Eriti võivad need kõrvalekaldumised, kui käsitletakse raud- ja mereteid kasutatavat rahvusvahelise veo lepingut, näha ette mereõiguse käsitlemist mere-teenustal.

Artikkel 39.

Kui artiklis 38 ettenähtud erikokkuleppeid ei ole võimalik käsitleda, siis antakse veoliikumisele raudteel ja teistel liikumisteedel, nagu näiteks mereteel, võimalikke soodustusi.

Artikkel 40.

Lepinguosalisel Riigid kohustuvad ette võtma olemasolevates konventsioonides, mis käesoleva Põhikirja eeskirjadega kooskõlas ei ole, niipea kui olukorrad seda lubavad ja hiljemalt nende konventsioonide maksvusaja lõppemisel kõik muudatused, mis on tarvilikud nende kokkukõlastamiseks mainitud eeskirjadega, niivõrt kui seda lubavad geograafilised, majanduslikud ja tehnilised tingimused maa- ja maakohtades, kus need konventsioonid on maksvad.

Artikkel 41.

Riivamata Rahvaste Liidu Põhikirja artikli 24 käsitlemist, loetakse kõik asutused või bürood, mis on asutatud või asutatakse vastavalt sõlmitud või sõlmitavatele rahvusvahelistele konventsioonidele, raudteeliikumise küsimuste lahendamise kergendamiseks Riikide vahel, teotsevateks samas vaimus kui Rahvaste Liidu asutused, kusjuures eeldatakse, et nad täiendavad oma tegevuspiirkonnas Rahvaste Liidu asutuste teotsemist käesoleva Konventsiooni täitmiseks, ja järelikult, vahetavad sellepärast Liidu kompetentsete asutustega kõiki kasulikke teateid, mis puutuvad nende rahvusvahelise koostöö ülesande läbiviimisesse.

Artikkel 42.

Lepinguosalisel Riigid astuvad tarvilikke samme, et Rahvaste Liidule edasi anda kõiki

teateid, mis võimaldavad Liidu asutustele täita ülesandeid, mis nendel lasuvad käesoleva Konventsiooni käsitlemisel.

Artikkel 43.

On lepitud, kokku et käesolevat Põhikirja ei tule nii tõlgitseda, nagu reguleeriks see milgi kombel niisuguste maa-alade omavahelisi (inter se) õigusi ja kohustusi, mis on ühe ja sama suveräänse Riigi osad või on asetatud tema kaitse alla, olgu need maa-alad üksikult võetuna Lepinguosalised Riigid või mitte.

Artikkel 44.

Miskit eelnevates artiklites ei tule nii tõlgitseda, nagu puudutaks ta milgi kombel neid õigusi ja kohustusi, mis on lepinguosalistel Riikidel Rahvaste Liidu liikmetena.

Raudteesajanduse rahvusvahelise korra kohta käiva Konventsiooni Allakirjutamise protokoll.

Täna sel päeval sõlmitud raudteesajanduse rahvusvahelise korra kohta käiva Konventsiooni allakirjutamise silmapilgul on allakirjutajad, selleks tarvilikult volitatud, leppinud kokku alljärgnevas:

1. On lepitud kokku, et igasugune erinev ümberkäimine lippudega, mis on põhjendatud ainult lipu liigist, loetakse pahatahtliku iseloomuga diskriminatsiooniks raudteesajanduse rahvusvahelise korra Põhikirja artiklite 4 ja 20 kohaselt.

2. Juhul, kui mingil Riigil või maa-alal, mille kohta Konventsioon maksev ei ole, on sama lipp või rahvus kui ühel lepinguosalisel Riigil, siis ei või see Riik või maa-ala nõuda endale ühtki õigust, mis on kindlustatud käesoleva Põhikirjaga Lepinguosaliste Riikide lipule või kodanikkudele.

Käesoleval Protokollil on sama jõud, maksvus ja kestvus kui täna sel päeval sõlmitud Põhikirjal ja mille lahutamatuks osaks tuleb teda lugeda.

Tehtud Genfis, üheksandal detsembril ükstuhat üheksasada kakskümmend kolm.

Saksamaa:	Seeliger. P. Wolf.
Austria:	Emerich Pflügl.
Belgia:	Xavier Neujean.
Brasiilia:	E. Leita de Carvalho. E. Montarroyos.
Briti Riik:	H. Llewellyn Smith.
Uus-Meremaa:	J. Allen.
India:	Hardinge of Penshurst.
Bulgaaria:	D. Mikoff.
Tshiili:	Francisco Rivas Vicuna.
Taani:	A. Holck-Colding.
Dantzigi Vabalin:	Bohdan Winiarsky.
Hispaania:	Gmo Brockmann.
Eesti:	C. R. Pusta.
Soome:	Urho Toivola.
Prantsusmaa:	Maurice Sibille.
Kreeka:	A. Politis. D. G. Phogas.
Ungari:	Walter.
Itaalia:	Paolo Bignami.
Jaapan:	S. Okuyama.
Läti:	Dr. M. Walters.
Leedu:	Dobkevicius.
Norra:	Gabriel Smith.
Hollandi:	v. Eysinga.
Poola:	Bohdan Winiarsky.
Portugal:	A. M. Bartholomeu Ferreira.
Rumeenia:	G. Popesco.
Salvador:	J. Gustavo Guerrero.
Serblaste, Kroaatlaste ja Sloveenlaste Kuningriik:	B. Voukovitch.
Siiam:	Phya Sanpakitch Preecha.
Rootsi:	Alströmer.
Helveetsia:	Herold.
Tshehoslovakkia:	Dr. Robert Flieder. Dr. Zadnik.
Uruguay:	B. Fernandez y Medina.

Konventsioon ja põhikiri raudteeasjanduse rahvusvahelise korra kohta.

Sõlmitud 9. detsembril 1923. a. Allakirjutamiseks avatud kuni 31. oktoobrini 1924. a. Jõusse astunud 23. märtsil 1926. a. Alla kirjutatud Eesti poolt 9. detsembril 1923. a.

RIIGID	Allakirjutanud	Ratifikatsioonikiri (R. K.) deponeeritud ja registreeritud, või liitumisteadaanne (L. T.) registreeritud.	Konventsioon jõusse astund
Briti	9. XII 23	R.K. 29. VIII 1924	23. III 26
Siam	„	R.K. 9. I 1925	„
Uus-Meremaa	„	R.K. 1. IV 1925	„
India	„	R.K. 1. IV 1925	„
Rumeenia	„	R.K. 23. XII 1925	„
Saksa	„	R.K. 5. XII 1927	5. III 1928
Austria	„	R.K. 20. I 1927	20. IV 1927
Belgia	„	R.K. 16. V 1927	14. VIII 27
Brasiilia	„	—	—
Bulgaaria	„	—	—
Tshiili	„	—	—
Taani	„	R.K. 27. IV 1926	26. VII 1926
Dantzig	„	R.K. 7. I 1928	7. IV 1928
Hispaania	„	—	—
Soome	„	—	—
Prantsusmaa	„	—	—
Kreeka	„	—	—
Ungari	„	—	—
Itaalia	„	—	—
Jaapan	„	R.K. 30. IX 1926	29. XII 1926
Läti	„	—	—
Leedu	„	—	—
Norra	„	R.K. 24. II 1926	25. V 1926
Hollandi (Euroopa)	„	R.K. 22. II 1928	23. V 1928
Poola	„	R.K. 7. I 1928	7. IV 1928
Portugal	„	—	—
Salvador	„	—	—
Lõunaslaavia	„	—	—
Rootsi	„	R.K. 15. IX 1927	14. XII 1927
Helveetsia	„	R.K. 23. X 1926	11. I 1927
Tshehoslovakkia	„	—	—
Uruguay	„	—	—
Lõuna-Rodeesia	—	L.T. 23. IV 1925	22. VII 25
New-Foundland	—	L.T. 23. IV 1925	22. VII 25
Briti koloniid, protektoraadid, ja mandaatterrit.	—	L.T. 22. IX 1925	21. XII 25
Hiina ¹⁾	—	L.T. 21. I 1925	21. IV 25
Kolumbia ²⁾	—	L.T. 3. XII 1927	3. III 27
Panama ³⁾	—	L.T. 31. VII 1925	29. X 1925

¹⁾ Ratifitseerimise reserv. ja ainult konv. kohta.

²⁾ Ratif. reservatsiooniga.

³⁾ Ratif. reservatsiooniga.

Convention sur le régime international des voies ferrées.

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Brésil, l'Empire Britannique (avec la Nouvelle Zélande et l'Inde), la Bulgarie, le Chili, le Danemark, la Ville Libre de Dantzig, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, le Japon, la Lettonie, la Lithuanie, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Salvador, le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, le Siam, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie et l'Uruguay;

Désireux d'assurer la garantie et le maintien de la liberté des communications et du transit, ainsi que de faciliter à cette fin le développement de la coopération internationale dans l'organisation et l'exécution des transports par voie ferrée;

Désireux également d'assurer l'application au régime des transports internationaux par voie ferrée du principe de l'équitable traitement du commerce;

Considérant que la meilleure manière d'aboutir à un résultat en cette matière est par le moyen d'une convention générale à laquelle le plus grand nombre possible d'Etats pourront adhérer ultérieurement;

Reconnaissant que l'entente internationale en matière de transport par voie ferrée a déjà fait l'objet de nombreuses conventions particulières entre Etats et entre administrations de chemins de fer et que c'est précisément par le moyen de telles conventions particulières que peuvent être poursuivis le plus efficacement dans le détail de l'application des principes posés par une convention générale, les progrès de l'entente internationale en ce domaine;

Mais, estimant que, sans gêner le libre jeu de ces conventions particulières ni les rapports directs et efforts d'entente des administrations de chemins de fer et sans porter atteinte aux droits de souveraineté ou d'autorité des Etats, c'est au contraire, par l'élaboration d'une réglementation sommaire et systématique des obligations internationales reconnues en matière de transports internationaux par chemins de fer, que pourra être donnée aux principes déjà acquis entre certains Etats ou entre certaines administrations la plus grande extension possible et que pourra être facilitée le plus largement, dans l'avenir, la conclusion de nouvelles conventions particulières, selon les besoins des développements du trafic international;

Convention and Statute on the International Regime of Railways and Protocol of Signature.

Geneva, December 9, 1923.

Germany, Austria, Belgium, Brazil, the British Empire (with New Zealand and India), Bulgaria, Chile, Denmark, the Free City of Danzig, Spain, Estonia, Finland, France, Greece, Hungary, Italy, Japan, Latvia, Lithuania, Norway, the Netherlands, Poland, Portugal, Roumania, Salvador, Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes, Siam, Sweden, Switzerland, Czechoslovakia and Uruguay,

Desirous of making provision to secure and maintain freedom of communications and transit, and of promoting for that purpose international co-operation in the organisation and working of railway traffic;

Being also desirous of ensuring the application of the principle of the equitable treatment of commerce to the international regime of railways;

Considering that the best method of achieving the present purpose is by means of a general convention to which the greatest possible number of States can later accede;

Recognising that international agreement in respect of railway transport has already been the subject of many special conventions between States and between railway administrations, and that it is precisely by means of such special conventions that international co-operation in this domain can make the most effective progress in the practical application of principles established by a general convention;

Considering, however, that, so far from limiting the effect and scope of such special conventions or interfering with direct relations and negotiations between railway administrations, or in any way affecting the rights of sovereignty or authority of States, it is, on the contrary, by a concise and systematic codification of recognised international obligations in respect of international railway traffic that the principles already established between certain States or certain administrations can be given the widest possible extension, and that in the future the conclusion of new special conventions, to suit the requirements and developments of international traffic, can be facilitated in the greatest possible measure;

Considérant que la Conférence réunie à Barcelone, le 10 mars 1921, sur l'invitation de la Société des Nations a émis le voeu qu'une convention générale sur le régime international des voies ferrées soit conclue dans un délai de deux ans, que la Conférence réunie à Gênes le 10 avril 1922 a demandé en une résolution transmise aux organes compétents de la Société des Nations avec l'approbation du Conseil et de l'Assemblée de la Société, que soient conclues et mises en vigueur le plus tôt possible les conventions internationales relatives au régime des communications prévues dans les traités de paix et que l'article 379 du Traité de Versailles et les articles correspondants des autres traités ont prévu l'élaboration d'une convention générale sur le régime international des voies ferrées;

Ayant accepté l'invitation de la Société des Nations de participer à une conférence, réunie à Genève le 15 novembre 1923;

Soucieux, de mettre en vigueur les dispositions du Statut applicable au régime international des voies ferrées, qui y a été adopté, et de conclure une convention générale à cet effet;

Les Hautes Parties contractantes ont nommé pour leurs plénipotentiaires:

Le Président du Reich Allemand:

Dr. Seeliger, Envoyé extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit, et

M. Paul Wolf, Conseiller au Ministère des Communications, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Le Président de la République Autrichienne:

M. Emerich Pflügl, Ministre résident, Représentant du Gouvernement Fédéral auprès de la Société des Nations, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Sa Majesté le Roi des Belges:

M. Xavier Neujean, Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes et Téléphones de Belgique, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Le Président de la République des Etats-Unis du Brésil:

M. le Commandant-Major E. Leitao de Carvalho, Officier d'Etat-Major, Professeur à l'Ecole d'Etat-Major de Rio de Janeiro, Délégué à la deuxième Confé-

And whereas the Conference which met at Barcelona on March 10th, 1921, on the invitation of the League of Nations, recommended that a General Convention on the International Regime of Railways should be concluded within a period of two years; and whereas the Conference which met at Genoa on April 10th, 1922, requested, in a resolution which was transmitted to the competent organizations of the League of Nations with the approval of the Council and the Assembly of the League, that the International Conventions relating to the Regime of Communications contemplated by the Treaties of Peace should be concluded and put into operation as soon as possible; and whereas Article 379 of the Treaty of Versailles and the corresponding Articles of the other Treaties provided for the preparation of a General Convention on the International Regime of Railways;

Having accepted the invitation of the League of Nations to take part in the conference which met at Geneva on November 15th, 1923;

Anxious to bring into force the provisions of the Statute relating to the International Regime of Railways adopted thereat and to conclude a General Convention for this purpose:

The High Contracting Parties have appointed as their plenipotentiaries:

The President of the German Reich:

Dr. Seeliger, Envoyé Extraordinary and Minister Plenipotentiary, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit, and

M. Paul Wolf, Ministerial Counsellor in the Ministry of Communications, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

The President of the Austrian Republic:

M. Emerich Pflügl, Resident Minister, Representative of the Federal Government accredited to the League of Nations, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

His Majesty the King of the Belgians:

M. Xavier Neujean, Minister of Railways, Mercantile Marine, Posts, Telegraphs and Telephones of Belgium, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

The President of the Republic of the United States of Brazil:

Commandant-Major E. Leitao de Carvalho, Staff Officer, Professor of the Staff College at Rio de Janeiro, Delegate at the Second General Conference on

rence générale des Communications et du Transit, et

M. Eliseu Da Fonseca Montarroyos, Membre de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit; Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Dominions Britanniques au-delà des mers, Empereur des Indes:

Sir Hubert Llewellyn Smith, G.C.B., Conseiller économique principal du Gouvernement britannique, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Pour le Dominion de la Nouvelle-Zélande:

L'Honorable Sir James Allen, D.C.B., Haut-Commissaire pour la Nouvelle-Zélande dans le Royaume-Uni;

Pour l'Inde:

Le Très 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., Conseiller privé, ancien Vice-Roi, ancien Ambassadeur;

Sa Majesté le Roi des Bulgares:

M. D. Mikoff, Chargé d'Affaires à Berne;

Le Président de la République du Chili:

M. Francisco Rivas Vicuña, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral suisse, près le Président de la République Tchécoslovaque, près le Président de la République autrichienne et près Son Altesse Sérénissime le Gouverneur de Hongrie, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Sa Majesté le Roi de Danemark:

M.P.A. Holck-Colding, Chef de département au Ministère des Travaux publics, Membre de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Le Président de la République Polonaise; Pour la Ville Libre de Dantzig:

M. le Professeur Bohdan Winiarski, Vice-Président de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Communications and Transit, and M. Eliseu da Fonseca Montarroyos, Member of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

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., Chief Economic Adviser of the British Government, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

For the Dominion of New Zealand:

The Honourable Sir James Allen, K.C.B., High Commissioner for New Zealand in the United Kingdom;

For India:

The Hon. 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., Privy Councillor, former Viceroy, former Ambassador;

His Majesty the King of the Bulgarians:

M. D. Mikoff, Chargé d'Affaires at Berne;

The President of the Republic of Chile:

M. Francisco Rivas Vicuna, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to the Swiss Federal Council, to the President of the Czechoslovak Republic, to the President of the Austrian Republic and to His Serene Highness the Governor of Hungary, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

His Majesty the King of Denmark:

M.P.A. Holck-Colding, Director of Section at the Ministry of Public Works, Member of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

The President of the Polish Republic:

For the Free City of Danzig:

Professor Bohdan Winiarski, Vice-Chairman of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

Sa Majesté le Roi d'Espagne:

M. Guillermo Brockmann y Abarzuza, Inspecteur général des Chaussées, Canaux et Ports, Membre de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Le Président de la République Estonienne:

M. Charles Robert Pusta, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Président de la République française, Membre de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Le Président de la République de Finlande:

M. Urho Toivola, Secrétaire à la Légation de Finlande à Paris, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Le Président de la République Française:

M. Maurice Sibille, Député, Membre de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Sa Majesté le Roi des Hellènes:

M. A. Politis, Délégué technique du Gouvernement hellénique à Paris, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit, et M. Demetre G. Phogas, Capitaine de frégate de la marine hellénique, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Son Altesse Sérénissime le Gouverneur de Hongrie:

M. Emile de Walter, Conseiller ministériel au Ministère royal de Hongrie des Affaires étrangères, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Sa Majesté le Roi d'Italie:

M. Paolo Bignami, ancien Sous-Secrétaire d'Etat, ancien Député, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Sa Majesté l'Empereur de Japon:

M. S. Okuyama, Conseiller d'ambassade, Directeur adjoint du Bureau du Japon à la Société des Nations à Paris, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

His Majesty the King of Spain:

M. Guillermo Brockmann y Abarzuza, Inspector-General of Roads, Canals and Ports, Member of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

The President of the Estonian Republic:

M. Charles Robert Pusta, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to the President of the French Republic, Member of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

The President of the Republic of Finland:

M. Urho Toivola, Secretary at the Finnish Legation in Paris, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

The President of the French Republic:

M. Maurice Sibille, Member of Parliament, Member of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

His Majesty the King of the Hellenes:

M. A. Politis, Technical Representative of the Hellenic Government in Paris, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit, and M. Demetre G. Phogas, Captain in the Hellenic Navy, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

His Serene Highness the Governor of Hungary:

M. Emile de Walter, Ministerial Counselor at the Royal Hungarian Ministry for Foreign Affairs, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

His Majesty the King of Italy:

M. Paolo Bignami, former Under-Secretary of State, former Member of the Chamber of Deputies, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

His Majesty the Emperor of Japan:

M. S. Okuyama, Counsellor of Embassy, Assistant Head of the Japanese League of Nations Office in Paris, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

Le Président de la République de Lettonie:
M. le Dr. M. Walters, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi d'Italie, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Le Président de la République Lithuanienne:
M. C. Dobkevicius, Conseiller à la Légation de Lithuanie à Paris, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Sa Majesté le Roi de Norvège:
M. Gabriel Smith, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas:
Le Jonkheer W.J.M. van Eisinga, Professeur à l'Université de Leyde, Membre de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Le Président de la République Polonaise:
M. le Professeur Bohdan Winiarski, Vice-Président de la Commission consultative et technique des communications et du transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Le Président de la République Portugaise:
M.A. Bartholomeu Ferreira, Envoyé extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de la République portugaise près le Conseil fédéral suisse;

Sa Majesté le Roi de Roumanie:
M. le Professeur Georges Popesco, Inspecteur général, Directeur général des Ports et Voies de Communication par eau, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Le Président de la République de Salvador:
M.J.G. Guerrero, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Président de la République française et près Sa Majesté le Roi d'Italie, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates et Slovénes:
M.B. Voukovitch, Directeur des Chemins de fer de l'Etat, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

The President of the Republic of Latvia:

Dr. M. Walters, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to His Majesty the King of Italy, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

The President of the Republic of Lithuania:
M. C. Dobkevicius, Counsellor at the Lithuanian Legation in Paris, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

His Majesty the King of Norway:
M. Gabriel Smith, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

His Majesty the Queen of the Netherlands:
Jonkheer W.J.M. van Eysinga, Professor at the University of Leyden, Member of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

The President of the Polish Republic:
Professor Bohdan Winiarski, Vice-Chairman of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

The President of the Portuguese Republic:
M. A. Bartholomeu Ferreira, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Portuguese Republic to the Swiss Federal Council;

His Majesty the King of Roumania:
Professor Georges Popesco, Inspector-General, Director-General of Ports and Waterways, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

The President of the Republic of Salvador:
M.J.G. Guerrero, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to the President of the French Republic and to His Majesty the King of Italy, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

His Majesty the King of the Serbs, Croats and Slovenes:
M. B. Voukovitch, Director of the State Railways, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

Sa Majesté le Roi de Siam:

M. Phya Sanpakitch Preecha, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi d'Espagne et près Sa Majesté le Roi d'Italie, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Sa Majesté le Roi de Suède:

M. le Baron Alströmer, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral suisse;

Le Conseil Fédéral Suisse:

M. le Dr. Robert Herold, Directeur de la Division des Chemins de fer du Département fédéral des Postes et des Chemins de fer, Membre de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Le Président de la République Tchèque:

M. le Dr. Robert Flieger, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près le Conseil fédéral suisse, et

M. le Dr. Frédéric Zadnik, Conseiller ministériel au Ministère des Chemins de fer, Délégué à la deuxième Conférence générale des Communications et du Transit;

Le Président de la République de l'Uruguay:

M. Benjamin Fernandez y Medina, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi d'Espagne, Président de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit;

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

Article premier.

Les Etats contractants déclarent accepter le Statut ci-annexé relatif au régime international des voies ferrées adopté par la deuxième Conférence générale des communications et du transit, qui s'est réunie à Genève le 15 novembre 1923.

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

His Majesty the King of Siam:

M. Phya Sanpakitch Preecha, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to His Majesty the King of Spain and to His Majesty the King of Italy, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

His Majesty the King of Sweden:

Baron Alströmer, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to the Swiss Federal Council;

The Swiss Federal Council;

Dr. Robert Herold, Director of the Railway Division of the Federal Department of Posts and Railways, Member of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit, Delegate at the Second Conference on Communications and Transit;

The President of the Czechoslovak Republic:

Dr. Robert Flieger, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to the Swiss Federal Council, and

Dr. Frederic Zadnik, Ministerial Counsellor at the Ministry of Railways, Delegate at the Second General Conference on Communications and Transit;

The President of the Republic of Uruguay:

M. Benjamin Fernandez y Medina, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to His Majesty the King of Spain, Chairman of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit;

who, after communicating their full powers, found in good and due form, have agreed as follows:

Article 1.

The Contracting States declare that they accept the Statute on the International Regime of Railways annexed hereto adopted by the Second General Conference on Communications and Transit which met at Geneva on November 15th, 1923.

This Statute shall 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.

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 feront également foi, portera la date de ce jour et sera, jusqu'au 31 octobre 1924, ouverte à la signature de tout Etat représenté à la Conférence de Genève, de tout Membre de la Société des Nations et de tout Etat à qui le Conseil de la Société des Nations aura, à cet effet, communiqué un exemplaire de la présente Convention.

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 le dépôt à tous Etats signataires ou adhérents.

Article 5.

A partir du premier novembre 1924, tout Etat représenté à la Conférence visée à l'article premier, tout Membre de la Société des Nations et tout Etat auquel le Conseil de la Société des Nations aura, à cet effet, communiqué un exemplaire pourra adhérer à la présente Convention.

Celle adhésion s'effectuera au moyen d'un instrument communiqué au Secrétaire général de la Société des Nations, aux fins de dépôt dans les archives du Secrétariat. Le Secrétaire général notifiera ce dépôt immédiatement à tous Etats signataires ou adhérents.

Article 6.

La présente Convention n'entrera en vigueur qu'après avoir été ratifiée au nom de cinq Etats. 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.

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 June 28th, 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 October 31st, 1924, by any State represented at the Conference of Geneva, by any Member of the League of Nations, and by any States to which the Council of the League of Nations shall have communicated a copy of the Convention for this purpose.

Article 4.

The present Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the League of Nations, who shall notify their receipt to every State signatory of or acceding to the Convention.

Article 5.

On and after November 1st, 1924, the present Convention may be acceded to by any State represented at the Conference referred to in Article 1, by any Member of the League of Nations, or by any State to which the Council of the League of Nations shall have communicated a copy of the Convention for this purpose.

Accession shall be effected by an instrument communicated to the Secretary-General of the League of Nations to be deposited in the archives of the Secretariat. The Secretary-General shall at once notify such deposit to every State signatory of or acceding to the Convention.

Article 6.

The present Convention will not come into force until it has been ratified in the name of five States. 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 its ratification of its accession.

Conformément aux dispositions de l'article 18 du Pacte de la Société des Nations, le Secrétaire général enregistrera la présente Convention le jour de l'entrée en vigueur de cette dernière.

Article 7.

Un recueil spécial sera tenu par le Secrétaire général de la Société des Nations, indiquant, compte tenu de l'article 9, 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 l'Etat qui l'aura notifiée.

Article 9.

Tout Etat signataire de la présente Convention ou y adhérant peut déclarer, soit au moment de sa signature, soit au moment de sa ratification ou de son adhésion, que son acceptation de la présente Convention n'engage pas, soit l'ensemble, soit tel de ses protectorats, colonies, possessions ou territoires d'outre-mer soumis à sa souveraineté ou à son autorité, et peut, ultérieurement et conformément à l'article 5, adhérer séparément au nom de l'un quelconque de ces protectorats, colonies, possession ou territoires d'outre-mer exclus par cette déclaration.

La dénonciation pourra également s'effectuer séparément pour tout protectorat, colonie, possession ou territoire d'outre-mer; les dispositions de l'article 8 s'appliqueront à cette dénonciation.

Article 10.

A l'expiration de chaque époque de cinq ans après la mise en vigueur de la présente

In compliance with the provisions of Article 18 of the Covenant of the League of Nations, the Secretary-General will register the present Convention upon the day of its coming into force.

Article 7.

A special record shall be kept by the Secretary-General of the League of Nations showing, with due regard to the provisions of Article 9, 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 above, the present Convention 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 forth with by him to the other Parties, informing them of the date on which it was received.

A denunciation shall take effect one year after the date on which the notification thereof was received by the Secretary-General, and shall operate only in respect of the notifying State.

Article 9.

Any State signing or adhering to the present Convention may declare, at the moment either of its signature, ratification or accession, that its acceptance of the present Convention does not include any or all of its colonies, overseas possessions, protectorates or overseas territories under its sovereignty or authority and may subsequently adhere, in conformity with the provisions of Article 5, on behalf of any such colony, overseas possession, protectorate or territory excluded by such declaration.

Denunciation may also be made separately in respect of any such colony, overseas possession, protectorate or territory, and the provisions of Article 8 shall apply to any such denunciation.

Article 10.

On the expiration of each period of five years after the coming into force of the pre-

Convention, la révision de la présente Convention pourra être demandée par cinq Etats contractants. A toutes autres époques, la révision de la présente Convention pourra être demandée par un tiers des Etats contractants.

En foi de quoi, les plénipotentiaires sus-nommés ont signé la présente Convention.

Fait à Genève, le neuf décembre mil neuf cent vingt-trois, en un seul exemplaire qui restera déposé dans les archives du Secrétariat de la Société des Nations.

sent Convention, its revision may be demanded by five Contracting States. At all other times revision of the present Convention may be demanded by one-third of the Contracting States.

In faith whereof the above-named plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done at Geneva the ninth day of December, one thousand nine hundred and twenty-three, in a single copy which shall remain deposited in the Archives of the Secretariat of the League of Nations.

Allemagne	Seeliger, P. Wolf	Germany
Autriche	Emerich Pflügl	Austria
Belgique	Xavier Neujean	Belgium
Brésil	E. Leitao de Carvalho, E. Montarroyos	Brazil
Empire Britannique	H. Llewellyn Smith	British Empire
Nouvelle-Zélande	J. Allen	New Zealand
Inde	Hardinge of Penshurst	India
Bulgarie	D. Mikoff	Bulgaria
Chili	Francisco Rivas Vicuña	Chile
Danemark	A. Holck-Colding	Denmark
Ville Libre de Dantzig	Bohdan Winiarski	Free City of Danzig
Espagne	Gmo. Brockmann	Spain
Estonie	C. R. Pusta	Estonia
Finlande	Urho Toivola	Finland
Sous la réserve prévue à l'article 9 de la présente Convention que ses dispositions n'engagent pas l'ensemble des Protectorats, Colonies, Possessions ou Territoires d'outre-mer soumis à la Souveraineté de la République française ou à son autorité.		
France	Maurice Sibille	France
Grèce	A. Politis, D. G. Phogas	Greece
Hongrie	Walter	Hungary
Italie	Paolo Bignami	Italy
Japan	S. Okuyama	Japan
Lettonie	Dr. M. Walters	Latvia
Lithuanie	Dobkevicius	Lithuania
Norvège	Gabriel Smith	Norway
Pays-Bas	v. Eysinga	Netherlands
à l'exception des territoires d'outre-mer, Indes Néerlandaises, Suriname et Curaçao.		
Pologne	Bohdan Winiarski	Poland
Portugal	A. M. Bartholomeu Ferreira	Portugal
Roumanie	G. Popesco	Roumanie
Salvador	J. Gustavo Guerrero	Salvador
Royaume des Serbes, Croates et Slovènes	B. Voukovitch	Kingdom of Serbs, the Croats and Slovenes
Siam	Phya Sanpakitch Preecha	Siam
Suède	Alströmer	Sweden
Suisse	Herold	Switzerland
Tchécoslovaque	Dr. Robert Flieder, Dr. Zadnik	Czechoslovakia
Uruguay	B. Fernandez y Medina	Uruguay

STATUT.

Première Partie.

Echanges internationaux par chemin de fer.**Chapitre Premier. — Liaison des lignes internationales.****Article premier.**

En vue d'établir entre leurs réseaux les communications appropriées aux besoins du trafic international, les Etats contractants s'engagent :

Dans les cas où lesdits réseaux se trouvent déjà en contact, à réaliser la continuité du service entre les lignes existantes chaque fois que les besoins du trafic international l'imposent ;

Dans les cas où, pour satisfaire aux besoins du dit trafic, les liaisons existantes ne suffiraient pas, à se communiquer sans délai et à examiner amiablement entre eux leurs projets de renforcement de lignes existantes ou de constructions de lignes nouvelles, dont la jonction avec les réseaux d'un ou de plusieurs Etats contractants, ou la prolongation sur le territoire d'un ou de plusieurs Etats contractants, répondraient à ces besoins.

Les dispositions qui précèdent n'entraînent aucune obligation en ce qui concerne les lignes créées dans un intérêt régional ou de défense nationale.

Article 2.

Vu l'intérêt que présente, en général, pour les usagers du chemin de fer et en particulier pour les voyageurs, la réunion au même point des diverses opérations à la sortie et à l'entrée, les Etats qui estimeraient ne pas en être empêchés par des considérations d'un autre ordre s'efforceront de réaliser cette réunion, soit par l'établissement de gares-frontière communes, ou tout au moins de gares communes pour chaque direction, soit par tous autres moyens appropriés.

L'Etat sur le territoire duquel se trouvera la gare-frontière commune donnera à l'autre Etat toutes facilités pour l'établissement et le fonctionnement des bureaux nécessaires aux services indispensables à l'exécution du trafic international.

Article 3.

L'Etat sur le territoire duquel les lignes de raccordement ou les gares-frontière sont situées accordera, sans qu'il soit de ce fait porté atteinte à ses droits de souveraineté ou d'autorité qui restent entiers, appui et

STATUTE.

Part I.

Interchange of international traffic by rail.**Chapter I. — Junction of international Lines.****Article 1.**

With a view to establishing such connections between their railway systems as are demanded by the requirements of international traffic, the Contracting States undertake :

In case where the said railway systems are already in contact, to provide for a through service connecting the existing lines wherever the needs of international traffic so require ;

In cases where the existing connections are not sufficient to meet the requirements of the said traffic, to communicate to each other without delay, and to examine together, in a friendly spirit, their schemes for the reinforcing of existing lines or the construction of new lines the junction of which with the railway systems of one or more Contracting States, or the extension of which on to the territory of one or more Contracting States, would meet such requirements.

The foregoing provisions do not involve any obligation affecting lines constructed in the interests of particular localities or of national defence.

Article 2.

In view of the general importance to users of railways, and in particular to passengers, of performance of the various exit and entry formalities at the same place, those States which do not feel themselves prevented from doing so by considerations of another nature shall endeavour to secure this object either by establishing common frontier stations, or at least common stations for traffic in each direction, or by any other suitable means.

The State on whose territory the common frontier station is situated shall afford to the other State every facility for establishing and working the offices necessary for the services indispensable to international traffic.

Article 3.

The State on whose territory the junction lines or frontier stations are situated shall, without prejudice to its rights of sovereignty or authority, which shall remain intact, afford to the State officials or railway employees of

assistance dans l'exercice de leurs fonctions aux fonctionnaires d'Etat ou aux employés de chemins de fer de l'autre Etat, en vue de faciliter le trafic international.

the other State support and assistance in the exercise of their duties with a view to facilitating international traffic.

Chapitre II. — Mesures à prendre en vue de l'exécution du trafic international.

Chapter II. — Working Arrangements for International Traffic.

Article 4.

Les Etats contractants, reconnaissant la nécessité de laisser à l'exploitation des chemins de fer l'élasticité indispensable pour lui permettre de répondre aux besoins complexes du trafic, entendent maintenir intacte la liberté de cette exploitation, tout en veillant à ce que cette liberté s'exerce sans abus à l'égard du trafic international.

Article 4.

Recognising the necessity of granting sufficient elasticity in the operation of railways to allow the complex needs of traffic to be met, it is the intention of the Contracting States to maintain unimpaired full freedom of operation while ensuring that such freedom is exercised without detriment to international traffic.

Ils s'engagent à donner au trafic international des facilités raisonnables et s'interdisent toute discrimination qui aurait un caractère de malveillance à l'égard des autres Etats contractants, de leurs nationaux ou de leurs navires.

They undertake to give reasonable facilities to international traffic and to refrain from all discrimination of an unfair nature directed against the other Contracting States, their nationals or their vessels.

Le bénéfice des dispositions du présent article n'est pas limité aux transports régis par un contrat unique; il s'étend également aux transports visés aux articles 21 et 22 du présent statut, sous les conditions spécifiées aux dits articles.

The benefit of the provisions of the present article is not confined to traffic governed by a single contract; it extends also to the traffic dealt with in Articles 21 and 22 of the present Statute subject to the conditions specified in the said articles.

Article 5.

En ce qui concerne les facilités à assurer au trafic international des voyageurs et des bagages, les services seront organisés suivant les horaires d'autant plus favorables et dans les conditions de rapidité et de confort d'autant meilleures que ces services correspondront à des courants de transport plus importants.

Article 5.

As regards the facilities to be afforded to international passenger and baggage traffic, services shall be so organised that the timetables shall be more favourable and the conditions of speed and comfort shall be better, in accordance with the greater importance of the traffic movements with which such services deal.

Les Etats encourageront la mise en marche de trains directs ou, à défaut, la mise en service de voitures directes pour les grandes relations de trafic international, ainsi que toutes mesures ayant pour effet de rendre sur les dites relations les voyages particulièrement rapides et confortables.

The States shall encourage the establishment of through trains or, failing through trains, the running of through carriages on the main international traffic routes, and all other measures calculated to make travel on the said routes particularly speedily and comfortable.

Article 6.

En ce qui concerne les facilités à assurer au trafic international des marchandises, les services seront organisés de manière à réaliser des conditions de rapidité et de régularité d'autant plus satisfaisantes qu'ils correspondront à des courants de transport plus importants.

Article 6.

As regards the facilities to be afforded to international goods traffic, services shall be organised in such a manner as to ensure conditions of speed and regularity in accordance with the importance of the traffic carried.

Les Etats encourageront les mesures techniques de toute nature ayant pour effet, sur les relations auxquelles correspondent des

The States shall encourage technical measures of all kinds calculated to ensure an exceptionally efficient service on the routes by

courants de trafic international d'une importance exceptionnelle, d'assurer des services d'une efficacité également exceptionnelle.

Article 7.

Au cas où le trafic international se trouverait temporairement suspendu ou limité sur un itinéraire déterminé, les administrations exploitantes, autant qu'il leur appartient d'y remédier, s'efforceront de rétablir au plus tôt un service normal et jusque là d'acheminer le trafic par un autre itinéraire avec le concours, en cas de besoin, des administrations d'autres Etats qui seraient en mesure d'apporter le secours de leurs lignes.

Article 8.

Les Etats contractants règlent les formalités de douane et de police de manière que le trafic international soit aussi peu entravé et retardé que possible. Les mêmes obligations s'appliquent aux formalités relatives aux passeports pour autant qu'il en est exigé.

Les Etats contractants encourageront tout spécialement les mesures ayant pour effet de réduire les opérations à effectuer dans les gares-frontière, en particulier les accords relatifs à la fermeture des wagons passant en douane et à la mise des colis sous scellés douaniers, ainsi que toutes organisations permettant de reporter l'accomplissement des formalités douanières à l'intérieur du pays.

Deuxième partie.

Emploi réciproque du matériel roulant et unité technique.

Article 9.

Les Etats contractants, dans toute la mesure raisonnablement permise par les circonstances inciteront les administrations de chemins de fer placées sous leur souveraineté ou autorité, et dont les lignes forment un réseau continu de voies du même écartement, à conclure entre elles des conventions prévoyant toutes mesures de nature à permettre et faciliter l'échange et l'utilisation réciproque du matériel roulant.

Ces conventions pourront également prévoir une assistance par la fourniture de wagons vides, lorsque cette assistance est nécessaire pour répondre aux besoins du trafic international.

Ne sont pas comprises parmi les mesures faisant l'objet des conventions visées ci-des-

which international traffic of exceptional importance passes.

Article 7.

In the event of international traffic being temporarily suspended or restricted on a given route, the administrations working lines on that route, in so far as it is within their province to take remedial measures, shall endeavour to re-establish a normal service as soon as possible, and, in the meantime, to send the traffic by another route, if necessary with the aid of the administrations of other States which may be in a position to give assistance over their systems.

Article 8.

The Contracting States shall so regulate their customs and police formalities as to subject international traffic to the least possible hindrance and delay. The same obligation shall apply to passport formalities in so far as such are required.

The Contracting States shall specially encourage measures calculated to restrict the formalities at frontier stations, and particularly agreements concerning the fastening of wagons and the sealing of baggage passing through under Customs control, and also arrangements allowing Customs formalities to be carried out in the interior of a country.

Part II.

Reciprocity in the use of rolling-stock: technical uniformity.

Article 9.

So far as circumstances reasonably permit, the Contracting States shall urge the railway administrations under their sovereignty or authority, whose lines form a continuous system of the same gauge, to enter into agreements with each other providing for all such measures as are calculated to allow or facilitate the exchange and reciprocal use of rolling-stock.

Such agreements may also provide for giving assistance by the supply of empty wagons in cases where such assistance is necessary to meet the needs of international traffic.

Measures which would entail modifications in the essential characteristics of a

sus celles qui entraîneraient des modifications aux caractéristiques essentielles d'un réseau de chemin de fer ou d'un matériel roulant.

Toutefois, dans les cas où de telles modifications apparaîtraient spécialement désirables en raison de l'intensité du trafic et du peu d'importance relative de l'effort d'adaptation, les États contractants intéressés conviennent de se communiquer sans délai toutes propositions ayant ces modifications pour objet et d'en entreprendre amiablement l'examen.

Article 10.

En vue de faciliter l'emploi réciproque du matériel roulant, les États contractants faciliteront l'établissement de conventions visant l'unité technique des chemins de fer, notamment en ce qui concerne la construction et les conditions d'entretien du matériel roulant, ainsi que le chargement des wagons dans toute la mesure utile pour la bonne exécution du trafic international.

En vue de donner au trafic international toutes les facilités et la sécurité désirables, ces conventions pourront, notamment en ce qui concerne les groupes de territoires contigus, viser l'unification des conditions de construction et des installations techniques des chemins de fer.

Article 11.

Des conventions spéciales pourront prévoir une assistance en matériel de traction et, dans les cas où le justifierait le trafic international intéressé, une assistance en combustible ou en énergie électrique.

Article 12.

Des conventions spéciales entre États pourront prévoir que le matériel roulant d'une administration, y compris le matériel de traction, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie sur un territoire autre que celui de l'État dont dépend l'administration propriétaire qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet État.

Article 13.

L'emploi et la circulation en trafic international des wagons des particuliers ou d'organismes autres que les administrations de chemins de fer feront l'objet de conventions spéciales.

railway system or rolling-stock are not included among the measures to be dealt with in the above-mentioned agreements.

Nevertheless, in cases where such modifications appear specially desirable owing to the intensity of the traffic and the comparatively small extent of the adaptation required, the Contracting States concerned agree to communicate to each other without delay any proposal as to such modifications and to examine such proposals together in a friendly spirit.

Article 10.

With a view to facilitating the reciprocal use of rolling-stock, the Contracting States shall facilitate the conclusion of agreements for technical uniformity of railways, particularly in respect of the construction and maintenance of rolling-stock, and the loading of wagons, in so far as such agreements may be advantageous for the proper carriage of international traffic.

With a view to affording international traffic all the facilities and security desirable, such agreements may, particularly in the case of groups of contiguous countries, provide for the standardisation of conditions of construction and of railway equipment of a technical nature.

Article 11.

Special agreements may also provide for assistance by the supply of locomotives and, should the international traffic concerned justify it, by the supply of fuel or electric power.

Article 12.

Special agreements between States may provide that the rolling-stock of any administration, including locomotives and all movable property forming part of and contained on such rolling-stock, shall be immune from seizure on the territory of a State other than that to which the owning administration belongs except in virtue of a judgment of the courts of the latter State.

Article 13.

The use and the circulation in international traffic of wagons of private persons, or organizations other than railway administrations, shall be dealt with by special agreements.

Troisième partie.

Rapports entre le chemin de fer et ses usagers.

Article 14.

Dans l'intérêt du trafic international, les Etats contractants faciliteront, dans toute la mesure raisonnablement permise par les circonstances, l'établissement d'accords permettant l'emploi d'un contrat unique couvrant la totalité du transport; ces accords s'efforceront d'atteindre le maximum d'uniformité qui peut être réalisé dans les conditions visant l'exécution du contrat direct par chacune des administrations participant au transport.

Article 15.

A défaut d'établissement d'un contrat de transport unique, il sera donné des facilités raisonnables pour l'exécution, sur la base de contrats successifs, des transports s'étendant sur les voies ferrées de deux ou plusieurs Etats contractants.

Article 16.

Les dispositions principales à envisager dans les conventions particulières régissant le contrat unique de transport de voyageurs et de bagages sont les suivantes:

a) Les conditions dans lesquelles le chemin de fer est tenu ou non d'accepter le contrat de transport;

b) Les conditions de la conclusion du contrat de transport et de l'établissement des titres définissant ledit contrat;

c) Les obligations et règlements dont le respect est imposé au voyageur;

d) Les obligations du voyageur relativement à l'accomplissement des formalités connexes telles que les formalités de douane nécessaires à l'exécution du transport;

e) Les conditions de livraison des bagages;

f) Les dispositions prévues en cas d'interruption de service ou autres difficultés affectant l'exécution des transports;

g) La responsabilité du chemin de fer résultant du contrat de transport;

h) L'exercice des actions naissant du contrat de transport et l'exécution des jugements.

Article 17.

Les dispositions principales à envisager dans les conventions particulières régissant le contrat unique de transport de marchandises sont les suivantes:

Part III.

Relations between the railway and its users.

Article 14.

In the interests of international traffic, the Contracting States shall, so far as circumstances reasonably permit, facilitate the conclusion of agreements permitting the use of a single contract to cover an entire journey; in such agreements an effort will be made to attain the greatest possible measure of uniformity in the conditions governing the execution of the through contract by each of the various administrations taking part in the carrying of the traffic.

Article 15.

Failing a single transport contract, reasonable facilities shall be afforded for the carriage on successive contracts of traffic passing over the railways of two or more Contracting States.

Article 16.

The principal matters to be dealt with by the special agreements relating to the single transport contract for passengers and baggage are the following:

(a) The conditions under which the railway is obliged to accept, or is at liberty to reject, the transport contract;

(b) The conditions governing the conclusion of the transport contract and the drawing up of the document containing the terms of the contract;

(c) The obligations and regulations with the passenger is obliged to comply;

(d) The passenger's obligations as regards the compliance with other formalities (such as Customs formalities) connected with the journey and necessary for its completion;

(e) The conditions of delivery of baggage;

(f) The provisions applicable in the case of interruption of service or other hindrances to the completion of the journey;

(g) The responsibility assumed by the railways under the transport contract;

(h) Rights of action arising out of the transport contract and the enforcement of judgments.

Article 17.

The principal matters to be dealt with by the special agreements relating to the single transport contract for goods are the following:

a) Les conditions dans lesquelles le chemin de fer est tenu ou non d'accepter le contrat de transport;

b) Les conditions de la conclusion du contrat de transport et d'établissement du titre définissant ledit contrat;

c) La définition des obligations et responsabilités des diverses parties intervenant dans le contrat passé avec le chemin de fer;

d) Les dispositions relatives à l'itinéraire à suivre pour le transport et, le cas échéant, aux délais dans lesquels celui-ci doit être effectué;

e) Les conditions d'accomplissement, en cours de route, des formalités connexes (telles que les formalités de douane) nécessaires à l'exécution du transport;

f) Les conditions de livraison de la marchandise et du paiement de la créance des chemins de fer;

g) Les garanties accordées au chemin de fer pour le paiement de sa créance;

h) Les dispositions à prendre en cas d'empêchement au transport ou à la livraison;

i) La responsabilité du chemin de fer résultant du contrat de transport;

j) L'exercice des actions naissant du contrat de transport et l'exécution des jugements.

Quatrième partie.

Tarifs.

Article 18.

Les tarifs en vigueur conformément à la loi nationale, et dûment publiés avant leur mise en vigueur déterminent:

En ce qui concerne les voyageurs et les bagages, les prix de transport y compris les frais accessoires, s'il y a lieu, et les conditions dans lesquelles ils sont appliqués;

En ce qui concerne les marchandises, les prix des transports, y compris les frais accessoires, le classement des marchandises auxquelles ces prix sont applicables et les conditions auxquelles est subordonnée cette application.

Le chemin de fer ne peut refuser à chaque transport le tarif qui lui est applicable, dès lors que les conditions dudit tarif sont remplies.

Article 19.

En trafic international, il ne peut être perçu, en sus des prix des tarifs applicables à un transport donné, aucune autre somme que celles qui constituent la rémunération équitable des opérations effectuées en dehors de celles pour lesquelles les tarifs prévoient une perception.

(a) The conditions under which the railway is obliged to accept, or is at liberty to reject, the transport contract;

(b) The conditions governing the conclusion of the transport contract and the drawing up of the document containing the terms of the contract;

(c) Definition of the obligations and responsibilities of the various parties concerned in the contract concluded with the railway;

(d) Provisions relating to the route to be followed and to the time-limit, if any, within which the transport should be completed;

(e) The conditions regulating compliance during the journey with other formalities (such as Customs formalities) connected with and necessary for the carriage of the goods;

(f) The conditions governing the delivery of the goods, and the conditions of payment of the railway charges;

(g) The guarantees given to the railway for the payment of its charges;

(h) The measures to be taken in case of obstacles preventing carriage or delivery;

(i) The responsibility assumed by the railway under the transport contract;

(j) Rights of action arising out of the transport contract and the enforcement of judgements.

Part IV.

Tariffs.

Article 18.

The tariffs in force in accordance with national laws and duly published before coming into force shall fix;

In respect of passengers and baggage, the rates for carriage, including incidental charges, if any, and the conditions under which they shall be applied;

In respect of goods, the rates for carriage, including incidental charges, the classification of goods to which these rates are applicable and the conditions to which such application shall be subject.

The railways shall be obliged to grant to any traffic the tariff applicable to it, provided that the traffic fulfils the conditions of the tariff.

Article 19.

As regards international traffic, the railways may not levy, over and above the charges fixed in the tariffs applicable to any particular traffic, any charges other than those which constitute an equitable remuneration for services which are not covered by the charges fixed in the tariffs.

Article 20.

Les Etats contractants, reconnaissant la nécessité de laisser aux tarifs en général la souplesse indispensable pour leur permettre de s'adapter, aussi exactement que possible, aux besoins complexes du commerce et de la concurrence commerciale, entendant maintenir intacte la liberté de leur tarification, suivant les principes admis par leur propre législation, tout en veillant à ce que cette liberté s'exerce sans abus à l'égard du trafic international.

Ils s'engagent à appliquer au trafic international des tarifs raisonnables, tant par leur taux que par leurs conditions d'application et s'interdisent toute discrimination qui aurait un caractère de malveillance à l'égard des autres Etats contractants, de leurs nationaux ou de leurs navires.

Ces dispositions ne font pas obstacle à l'établissement, entre les chemins de fer et la navigation, de tarifs communs respectant les principes posés par les précédents alinéas.

Article 21.

Le bénéfice des dispositions de l'article 20 n'est pas limité aux transports régis par un contrat unique. Il s'étend également à des transports qui comportent une série de parcours par chemin de fer, par mer ou par toute autre voie, empruntant les territoires de plusieurs Etats contractants et régis par des contrats distincts, sous réserve que les conditions ci-après soient remplies.

Chacun des contrats successifs doit mentionner la provenance initiale et la destination finale du transport; la marchandise doit, pendant toute la durée du trajet totale, rester sous la surveillance des transporteurs et être transmise par chacun d'eux au suivant sans intermédiaire et sans autre délai que celui nécessaire à l'accomplissement des opérations de transmission des formalités administratives de douane, d'octroi, de police ou autres.

Article 22.

Les dispositions de l'article 20 sont également applicables, aussi bien en trafic national qu'en trafic international par chemin de fer, aux marchandises séjournant dans un port, sans que soit pris en considération le pavillon sous lequel elles ont été importées ou seront exportées.

Article 23.

Les Etats contractants s'efforceront de promouvoir l'établissement de tarifs internationaux dans toute la mesure des besoins du

Article 20.

The Contracting States, recognising the necessity in general of leaving tariffs sufficient flexibility to permit of their being adapted as closely as possible to the complex needs of trade and commercial competition, retain full freedom to frame their tariffs in accordance with the principles accepted by their own legislation, provided that this freedom is exercised without detriment to international traffic.

They undertake to apply to international traffic tariffs which are reasonable both as regards their amounts and the conditions of their application, and undertake to refrain from all discrimination of an unfair nature directed against the other Contracting States, their nationals or their vessels.

These provisions shall not prevent the establishment of combined rail and sea tariffs which comply with the principles laid down in the previous paragraphs.

Article 21.

The benefit of the provisions of Article 20 shall not be confined to transport based on single contracts. It shall extend equally to transport made up of successive stages by rail, by sea or by any other mode of transport traversing the territory of more than one Contracting State and regulated by separate contracts, subject to the fulfilment of the following conditions;

Each of the successive contracts must specify the initial source and final destination of the consignment; during the whole duration of carriage the goods must remain under the supervision of the carriers and must be forwarded by each carrier to his successor direct and without delay other than that necessary for the completion of the transport operations and the Customs, octroi, police or other administrative formalities.

Article 22.

The provisions of Article 20 shall be equally applicable to internal, as well as to international, traffic by rail as regards goods which remain temporarily at the port without regard to the flag under which they have been imported or will be exported.

Article 23.

The Contracting States shall endeavour to promote the establishment of international tariffs to meet all the needs of international

trafic international auxquels il peut être raisonnablement donné satisfaction. Ils faciliteront l'adoption de toutes mesures ayant pour effet, même en dehors des tarifs internationaux, de rendre possible le calcul rapide des frais de transport pour les courants de trafic les plus importants.

Article 24.

Les Etats contractants s'efforceront d'obtenir l'unification du mode de présentation des tarifs tant internationaux que nationaux, notamment en ce qui concerne les groupes de territoires contigus, en vue de rendre plus aisée l'application de ces tarifs pour le trafic international.

Cinquième partie.

Arrangements financiers entre administrations dans leurs relations avec les intérêts du trafic international.

Article 25.

Les arrangements d'ordre financier entre administrations de chemins de fer devront se prêter à un fonctionnement suffisamment efficace pour n'entraîner aucune gêne dans l'exécution du trafic international et, en particulier, dans l'application du contrat unique de transport.

Article 26.

En ce qui concerne les recettes des chemins de fer, les dispositions à envisager dans de tels arrangements sont notamment les suivantes:

a) Règles relatives au droit de chaque administration de toucher la part lui revenant sur la créance du chemin de fer;

b) Règles relatives à la possibilité de l'administration qui a négligé d'effectuer un encaissement dont la charge lui incombait;

c) Dispositions à prendre pour assurer l'exactitude de la comptabilité, lorsque des administrations font confiance à d'autres administrations pour l'établissement de cette comptabilité;

d) Dispositions relatives aux règlements financiers entre administrations, ayant pour effet de réduire, dans toute la mesure permise par les circonstances, les mouvements de fonds nécessités par ces règlements.

Article 27.

En ce qui concerne les sommes que le chemin de fer aura payées à ses usagers, les dispositions à envisager dans les arrangements entre administrations de chemins de fer sont notamment les suivantes:

traffic which they can reasonably satisfy. They shall also facilitate the adoption of all measures tending, even apart from international tariffs, to make possible the ready calculation of the transport charges as regards the more important movements of traffic.

Article 24.

The Contracting States shall endeavour to obtain uniformity in the mode of presentation of both international and national tariffs particularly in respect of groups of contiguous territories, with a view to facilitating the application of such tariffs on respect of international traffic.

Part V.

Financial arrangements between railway administrations in the interest of international traffic.

Article 25.

The financial arrangements between railway administrations shall be such as not to hamper the working of international traffic and particularly the application of single transport contracts.

Article 26.

As regards railway receipts, the matters to be dealt with by these arrangements are, more particularly, the following:

(a) Regulations respecting the right of each administration to receive its share of the sums due to the railways;

(b) Regulations respecting the responsibility of an administration which fails to collect a sum for the collection of which it is responsible;

(c) Arrangements to be made to ensure the accuracy of accounts where administrations entrust such accountancy work to other administrations;

(d) Arrangements for reducing, so far as circumstances permit, the actual transfer of funds necessitated by financial settlement between administrations.

Article 27.

As regards sums which a railway has paid its users, the matters to be dealt with in arrangements between railway administrations are, more particularly, the following:

a) Règles relatives au recours de l'administration qui a payé une indemnité contre les autres administrations ayant concouru au transport;

b) Dispositions relatives à la détermination des responsabilités des diverses administrations ou aux responsabilités qu'elles acceptent de considérer comme leur étant communes;

c) Dispositions relatives au recours entre administrations, lorsque l'une d'elles a été conduite à rembourser un trop perçu sur le montant de la créance du chemin de fer;

d) Règles relatives à l'acceptation par d'autres administrations des décisions de justice rendues contre une administration et l'ayant contrainte à payer une somme.

(a) Regulations regarding the right of recourse of an administration which has paid compensation against other administrations taking part in the carriage;

(b) Provisions determining the responsibilities of the different administrations or the responsibilities which they agree to share;

(c) Provisions dealing with the recourse of administrations against each other in the case of one of them deciding to refund a sum levied in excess of the amount due to the railway (overcharge);

(d) Rules as to the recognition by the administrations of a judgment which has been given against one of them obliging it to make a payment.

Article 28.

Lorsque des difficultés se produisent du fait de la situation des changes et constituent une sérieuse entrave au trafic international, des mesures seront prises en vue d'atténuer au maximum ces inconvénients.

Toute administration de chemins de fer, exposée au risque de subir dans le règlement des décomptes des pertes sensibles, du fait des variations du change, pourra s'en couvrir en percevant une prime qui sera fixée à un taux raisonnable, en rapport avec ce risque. Les arrangements conclus entre administrations de chemins de fer pourront prévoir des taux de change fixes sous réserve de revisions périodiques.

Des mesures seront prises pour empêcher autant que possible toutes spéculations abusives auxquelles pourraient se livrer des intermédiaires dans les opérations résultant de la situation des changes.

Article 28.

Where, as the result of the state of the exchanges, difficulties arise constituting a serious hindrance to international traffic, measures shall be taken to reduce such inconveniences to a minimum.

Any railway administration which is subject to the risk of appreciable loss on currency exchange in the settlement of accounts may protect itself by adding to its through transport charges such a premium as may be reasonably sufficient to cover such risk. The arrangements between the railway administrations may provide for fixed rates of exchange subject to periodical revision.

Measures shall be taken to prevent as far as possible any improper speculations being made by intermediaries in the course of the transaction necessitated by the state of the exchanges.

Sixième partie.

Dispositions générales.

Article 29.

Il pourra être exceptionnellement, et pour un terme aussi limité que possible, dérogé aux dispositions du présent Statut 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 les principes du Statut devront être observés dans toute la mesure du possible.

Part VI.

General regulations.

Article 29.

Measures of a general or particular character which a Contracting State is obliged to take in case of an emergency affecting the safety of the State or the vital interests of the country may, in exceptional cases, and for as short a period as possible, involve a deviation from the provisions of the above articles, it being understood that the principles of the present Statute must be observed to the utmost possible extent.

Article 30.

Aucun des Etats contractants ne sera tenue 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. En ce qui concerne les transports autres que les transports en transit, aucun des Etats contractants ne sera tenu par le présent Statut d'assurer le transport des voyageurs dont l'entrée sur ses territoires est prohibée ou des marchandises dont l'importation ou l'exportation est interdite, en vertu des lois nationales.

Chaque Etat contractant aura le droit de prendre, d'une part, les mesures de précaution nécessaires relatives au transport des marchandises dangereuses ou assimilées, étant entendu que de telles mesures ne devront pas avoir pour effet d'établir des distinctions contraires aux principes du présent Statut, d'autre part, les mesures de police générales y compris la police des émigrants.

Rien dans le présent Statut ne saurait non plus 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, et 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.

Article 31.

Le présent Statut n'impose à aucun des Etats contractants une obligation nouvelle, du fait des présentes stipulations, de faciliter le transport de ressortissants d'un Etat non contractant ou de leurs bagages, ni de marchandises, voitures, wagons, ayant pour Etat de provenance ou de destination un Etat non contractant.

Article 32.

Le présent Statut ne fixe pas les droits et les devoirs des belligérants et des neutres en

Article 30.

No Contracting State shall be bound by this Statute to ensure the transit of passengers whose admission into its territories is forbidden, or of goods of a kind of which the importation is prohibited, either on grounds of public health or security or as a precaution against diseases of animals or plants. As regards traffic other than traffic in transit, no Contracting State shall be bound by this Statute to ensure the transport of passengers whose admission to its territory is prohibited, or of goods of which the import or export is prohibited by its national laws.

Each Contracting State shall be entitled to take the necessary precautionary measures in respect of the transport of dangerous goods or goods of a similar character, it being understood that such measures must not result in any discrimination contrary to the principles of the present Statute, and also to enforce general police measures, including police measures in connections with emigration traffic.

Nothing in this Statute shall affect the measures which one of the Contracting States is or may feel called upon to take in pursuance of general international conventions to which it is a party, or which may be concluded hereafter, particularly conventions concluded under the auspices of the League of Nations, relating to the transit, export or import of particular kinds of articles such as opium or other dangerous drugs, arms, or the produce of fisheries, or in pursuance of general conventions intended to prevent any infringement of industrial, literary or artistic property, or relating to false marks, false indications of origin or other methods of unfair competition.

Article 31.

The provisions of this Statute do not of themselves impose on any Contracting States any new obligation to facilitate the transport of nationals of a non-contracting State, or their baggage, or of goods, carriages, or wagons coming from or destined to a non-contracting State.

Article 32.

This Statute does not prescribe the rights and duties of belligerents and neutrals in time

temps de guerre. Néanmoins, il subsistera en temps de guerre dans la mesure compatible avec des droits et ces devoirs.

Article 33.

Le présent Statut ne comporte aucunement le retrait de facilités plus grandes que celles résultant de ses dispositions et qui auraient celles résultant de ses dispositions et qui auraient été accordées dans des conditions compatibles avec ses principes au trafic international par voie ferrée. Il ne comporte pas davantage l'interdiction d'en accorder, à l'avenir, de semblables.

Article 34.

Conformément à l'article 23 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 la dite dispositions, étant entendu que les principes du présent Statut devront être observés dans toute la mesure possible.

Article 35.

Si un différend surgit entre deux ou plusieurs Etats contractants au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Statut et si ce différend ne peut être réglé, soit directement entre les parties, soit par la voie de tout autre moyen de règlement amiable, les parties au différend pourront, avant de recourir à toute procédure de l'arbitrage ou à un règlement judiciaire, soumettre le différend, 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 toute mesure provisionnelle destinée notamment à rendre au trafic international les facilités dont il jouissait avant l'acte ou le fait ayant donné lieu au différend.

Si le différend ne peut être réglé par l'une des procédures indiquées dans le paragraphe précédent, les Etats contractants soumettront leur litige à un arbitrage, à moins qu'ils n'aient décidé ou ne décident, en vertu d'un accord entre les parties, de le porter devant la Cour permanente de Justice internationale.

of war. The Statute shall, however, continue in force in time of war so far as such rights and duties permit.

Article 33.

This Statute does not entail in any way withdrawal of facilities which are greater than those provided for in the Statute and which have been granted to international traffic by rail under conditions consistent with its principles. This Statute also entails no prohibition of such grant of greater facilities in the future.

Article 34.

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 part 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 obligation arising from the application of such provision, it being understood that the principles of this Statute must be observed to the utmost possible extent.

Article 35.

Should a dispute arise between two or more Contracting States as to the interpretation or the application of the present Statute, and should it prove impossible to settle such dispute either directly between the Parties or by any other method of amicable settlement, the Parties to the dispute may, before resorting to any procedure of arbitration or to a judicial settlement, submit the dispute for a advisory opinion to the body established by the League of Nations at the advisory and technical organization of Members of the League for matters of communications and transit. In urgent cases a preliminary opinion may be given recommending temporary measures, including measures to restore the facilities for international traffic which existed before the act or occurrence which gave rise to the dispute.

Should it prove impossible to settle the dispute by any of the methods of procedure enumerated in the preceding paragraph, the Contracting States shall submit their dispute to arbitration unless they have decided, or shall decide, under an agreement between them, to bring it before the Permanent Court of International Justice.

Article 36.

Si l'affaire est soumise à la Cour permanente de Justice internationale, il sera statué dans les conditions déterminées par l'article 27 du Statut de la dite Cour.

En cas d'arbitrage, et à moins que les parties n'en décident autrement, chaque partie désignera un arbitre et le troisième membre du Tribunal arbitral sera choisi par les arbitres, ou, si ces derniers ne peuvent s'entendre, sera nommé par le Conseil de la Société des Nations sur la liste des assesseurs pour les affaires de communications et de transit mentionnées à l'article 27 du Statut de la Cour permanente de Justice internationale; dans ce dernier cas, le troisième membre sera choisi conformément aux dispositions de l'avant-dernier alinéa de l'article 4 et du premier alinéa de l'article 5 du Pacte de la Société.

Le Tribunal arbitral jugera sur la base du compromis arrêté, d'un commun accord par les parties. Si les parties n'ont pu se mettre d'accord, le tribunal arbitral, statuant à l'unanimité, établira le compromis après examen des prétentions formulées par les parties, au cas où l'unanimité ne serait pas obtenue, il sera statué par le Conseil de la Société, dans les conditions prévues au paragraphe précédent. Si le compromis ne fixe pas la procédure, le tribunal arbitral la fixera lui-même.

Au cours de la procédure d'arbitrage et à moins de dispositions contraires dans le compromis, les parties s'engagent à porter devant la Cour permanente de Justice internationale toute question de droit international ou tout point d'interprétation juridique du Statut, dont le Tribunal arbitral, sur demande d'une des Parties, estimerait que le règlement du différend exige la solution préalable.

Article 37.

Les Etats contractants faciliteront l'établissement de conventions particulières en vue de permettre l'exécution des dispositions du présent Statut, lorsque les conventions existantes ne seront pas suffisantes à cet effet.

Article 38.

Les dispositions du présent Statut pourront être étendues, par le moyen de conventions particulières, à des entreprises de transport par une voie quelconque autre que la

Article 36.

If the case is submitted to the Permanent Court of International Justice, it shall be heard and determined under the conditions laid down in Article 27 of the Statute of the Court.

If arbitration is resorted to, and unless the Parties decide otherwise, each Party shall appoint an arbitrator, and a third member of the arbitral tribunal shall be elected by the arbitrators, or, in case the latter are unable to agree, shall be selected by the Council on the League of Nations from the list of assessors for communications and transit cases mentioned in Article 27 of the Statute of the Permanent Court of International Justice; in such latter case the third arbitrator shall be selected in accordance with the provisions of the penultimate paragraph of Article 4 and the first paragraph of Article 5 of the Covenant of the League.

The arbitral tribunal shall judge the case on the basis of the terms of reference mutually agreed upon between the Parties. If the Parties have failed to reach an agreement, the arbitral tribunal acting unanimously shall itself draw up terms of reference after considering the claims formulated by the Parties; if unanimity cannot be obtained, the Council of the League of Nations shall decide the terms of reference under the conditions laid down in the preceding paragraph. If the procedure is not determined by the terms of reference, it shall be settled by the arbitral tribunal.

During the course of the arbitration the Parties, in the absence of any contrary provision in the terms of reference, are bound to submit to the Permanent Court of International Justice any question of international law or question as to the legal meaning of this Statute the solution of which the arbitral tribunal, at the request of one of the Parties, pronounces to be a necessary preliminary to the settlement of the dispute.

Article 37.

The Contracting States shall facilitate the conclusion of special agreements for the purpose of putting the provisions of the present Statute into force in cases where existing agreements are not adequate for this purpose.

Article 38.

The provisions of this present Statute may be extended by special conventions to transport undertakings operating means of transport other than railways, particularly where

voie ferrée, notamment en tant que ces entreprises interviennent pour compléter un transport par chemin de fer

Ces entreprises sont alors soumises à toutes les obligations imposées et investies de tous les droits reconnus au chemin de fer par le présent Statut.

Toutefois, les conventions particulières prévues au premier alinéa pourront admettre toutes dérogations au présent Statut qui pourront résulter des modalités différentes de transport. En particulier, en ce qui concerne le contrat applicable à un transport international empruntant la voie ferrée et la voie maritime, ces dérogations pourront prévoir l'application du droit maritime au parcours par mer.

Article 39.

A défaut de l'application des conventions particulières prévues à l'article 38, il sera donné des facilités raisonnables au mouvement des courants de transport empruntant la voie ferrée et une voie différente, telle que la voie de mer.

Article 40.

Les Etats contractants s'engagent à apporter à celles des conventions existantes qui contreviendraient aux dispositions du présent Statut, dès que les circonstances le rendront possible et, tout au moins, au moment de l'expiration de ces conventions, 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 conventions.

Article 41.

Sans préjudice de l'application de l'article 24 du Pacte de la Société des Nations, tous offices ou bureaux, créés ou devant être créés en vertu de conventions internationales, dont l'objet est ou serait de faciliter le règlement entre Etats de questions relatives aux transports par voies ferrées, seront considérés comme procédant du même esprit que les organes de la Société des Nations et comme prolongeant dans leur domaine propre, en vue de l'exécution de la présente Convention, l'action des organes de la Société, et, en conséquence, échangeront avec les services compétents de la Société tous renseignements utiles concernant l'exercice de leur mission de coopération internationale.

such undertakings are ancillary to railway transport.

Such undertakings shall thereupon be subject to all the obligations imposed and shall be entitled to all the rights conferred upon railways by the present Statute.

Nevertheless, the special conventions referred to in paragraph 1 may allow of any exceptions to the present Statute which may be necessary owing to the difference in the methods of transport. In particular, in the case of contracts relating to international traffic carried partly by rail and partly by sea, such exceptions may provide for the application of maritime law to the sea journey.

Article 39.

Should special conventions as provided for in Article 38 not be applicable, reasonable facilities shall be afforded for the movement of traffic by rail and a different means of transport, such as transport by sea.

Article 40.

The Contracting States undertake to introduce into those existing conventions which contravene the provisions of this Statute, so soon as circumstances permit and in any case on the expiry of such conventions, the modifications required to bring them into harmony with such provisions, so far as the geographical, economic or technical circumstances of the countries or areas concerned allow.

Article 41.

Without prejudice to the application of Article 24 of the Covenant of the League of Nations, all offices or bureaux which have been, or may be, set up by international conventions to facilitate the settlement between States of questions concerning transport by rail shall be regarded as animated by the same spirit as the organisations of the League of Nations, and — for the purposes of the execution of the present Statute — as extending, within their particular sphere, the action of these organisations; they will therefore exchange with the competent organisations of the League all relevant information concerning the fulfilment of their function of international co-operation.

Article 42.

Les Etats contractants prendront toutes mesures nécessaires pour que soient communiquées à la Société des Nations toutes informations de nature à permettre aux organismes de la Société l'exercice des tâches qui leur incombent en vue de l'application de la présente Convention.

Article 43.

Il est entendu que le présent 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 Etats contractants.

Article 44.

Rien dans les précédents articles ne pourra être interprété comme affectant en quoi que ce soit les droits ou obligations de tout Etat contractant en tant que Membre de la Société des Nations.

Protocole de signature de la convention sur le régime international des voies ferrées.

Au moment de procéder à la signature de la Convention sur le régime international des voies ferrées, conclus à la date de ce jour, les soussignés, dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit:

1. Il est entendu que toute différence de traitement entre pavillons, fondée exclusivement sur la considération du pavillon, doit être considérée comme discrimination de caractère malveillant au sens des articles 4 et 20 du Statut sur le régime international des voies ferrées.

2. Dans les cas où un Etat ou territoire auquel la Convention ne s'applique pas aurait même pavillon ou même nationalité qu'un Etat contractant, cet Etat ou ce territoire ne pourra se prévaloir d'aucun droit assuré par les présent Statut au pavillon ou aux nationaux des Etats contractants.

Le présent Protocole aura les mêmes force, valeur et durée que le Statut conclu à la date de ce jour et dont il doit être considéré comme faisant partie intégrantes.

Fait à Genève, le neuf décembre mil neuf cent vingt-trois.

Allemagne

Autriche

Belgique

Seeliger, Wolf

Emerich Pflügl

Xavier Neujean

Article 42.

The Contracting States shall take all necessary steps to communicate to the League of Nations all information likely to assist the organisations of the League in carrying out the tasks which fall to them with a view to the application of the present Convention.

Article 43.

It is understood that this Statute must not be interpreted as regulating in any way rights and obligations inter se of territories forming part of or placed under the protection of the same sovereign State, whether or not these territories are individually Contracting States.

Article 44.

Nothing in the preceding Articles is to be construed as affecting in any way the rights or duties of a Contracting State as Member of the League of Nations.

Protocole of signature to the convention on the international regime of railways.

At the moment of signing the Convention of to-day's date relating to the International Regime of Railways, the undersigned, duly authorised, have agreed as follows:

1. It is understood that any differential treatment of flags based solely on the consideration of the flag should be considered as discrimination of an unfair nature in the sense of Articles 4 and 20 of the Statute on the International Regime of Railways.

2. In the event of the flag or nationality of a Contracting State being identical with the flag or nationality of a State or territory which is outside the Convention, no claim can be advanced on behalf of the latter State or territory to participate in the benefits assured by this Statute to the flag or nationals of Contracting States.

The present Protocol will have the same force, effect and duration as the Statute of to-day's date, of which it is to be considered as an integral part.

Done at Geneva, the ninth day of December one thousand nine hundred and twenty-three.

Germany

Austria

Belgium

Brésil	E. Leitaó de Carvalho, E. Montarroyos	Brazil
Empire Britannique	H. Llewellyn Smith	British Empire
Nouvelle-Zélande	J. Allen	New Zealand
Inde	Hardinge of Penshurst	India
Bulgarie	D. Mikoff	Bulgaria
Chili	Francisco Rivas Vicuña	Chili
Danemark	A. Holck-Colding	Denmark
Ville Libre de Dantzig	Bohdan Winiarski	Free City of Danzig
Espagne	Gmo. Brockmann	Spain
Estonie	C. R. Pusta	Estonia
Finlande	Urho Toivola	Finland
France	Maurice Sibille	France
Grèce	A. Politis D. G. Phocas	Greece
Hongrie	Walter	Hungary
Italie	Paolo Bignami	Italy
Japon	S. Okuyama	Japan
Lettonie	Mr. M. Walters	Latvia
Lithuanie	Dobkevicius	Lithuania
Norvège	Gabriel Smith	Norway
Pays-Bas	v. Eysinga	Netherlands
Pologne	Bohdan Winiarski	Poland
Portugal	A. M. Bartholomeu Ferreira	Portugal
Roumanie	G. Popesco	Roumania
Salvador	J. Gustavo Guerrero	Salvador
Royaume des Serbes, Croates et Slovènes	B. Voukovitch	Kindgom of the Serbs, Croats and Slovenes
Siam	Phya Sanpakitch Preecha	Siam
Suède	Alströmer	Sweden
Suisse	Herold	Switzerland
Tchécoslovaquie	Dr. Robert Flieder Dr. Zadnik	Czechoslovakia
Uruguay	B. Fernandez y Medina	Uruguay

229. Riigikogu valimiste peakomitee teadaanne.

Riigikogu valimiste peakomitee otsustas 20. märtsil 1929. a. Riigikogu valimise, rahvahääletamise ja rahvaalgatamise seaduse (RT 16 — 1926) § 59 põhjal IV Riigikogu valimissedeli kuju määrata järgmiselt:

IV Riigikogu valimised. 1929. a.

.....*) ringkonna valimissedel

.....**)

kandidaatide nimekiri.

(Liitub samanimelistega ***)

1.....****)	11.....
2.....	12.....
3.....	13.....
4.....	14.....
5.....	15.....
6.....	16.....
7.....	17.....
8.....	18.....
9.....	19.....
10.....	20.....

*) Valimisringkonna nimetus.

**) Kandidaatide nimekirja nimetus.

***) Sel juhtumisel kui liitub.

****) Kandidaadi perekonna nimi ja nimi, vanus ja elukoht.

Riigikogu valimiste peakomitee juhataja K. Einbund.

Sekretär A. Tammann.

Asjaajaja-sekretär E. Maddison.

230. Vabariigi Valitsuse otsus 13. märtsist 1929 a.

Kinnitatakse Riias 6. märtsil 1929 a. alla kirjutatud lisaprotokoll teedenimestiku muutmise kohta, mis juurde lisatud Eesti ja Läti vahelisele kokkuleppele piiriäärsel maaribal asuvate teede ühise tarvitamise kohta (Riigi Teataja 58 — 1924 ja 27 — 1926).

Riigivanem A. Rei.

Välisminister J. Lattik.

Riigisekretär K. Terras.

Lisaprotokoll teedenimestiku muutmise kohta, mis juurde lisatud Eesti ja Läti vahelisele kokkuleppele piiräärsel maa-riibal asuvate teede ühise tarvitamise kohta.

Kooskõlas Eesti ja Läti vahel Riias 2. aprillil 1924 a. sõlmitud piiräärses maaribas asuvate teede ühise tarvitamise kohta käiva kokkuleppe esimese artikliga, Eesti Vabariigi Valitsus ja Läti Vabariigi Valitsus on kokku leppinud järgmises:

Teede nimestik (üalnimetatud kokkuleppe lisa nr. 1), mis Läti poolt Eesti piiräärses maariba elanikkudele tarvitamiseks antud, muudetakse, asendades tee, mis esineb selles nimestikus nr. 20 all, nimelt:

„20. Kure külast Laikopi (Läti), Prekscheni, Konkuli ja Kalnapedece kaudu kuni sõja-teeni“;

järgmise teega:

„20. Rammuka külast (Eesti) Auguri kaudu (Läti) Tanometsa küalani (Läti)“.

Selle tõenduseks on allkirjutajad käesoleva protokoll kokku seadnud, mis esitatakse mõlema lepinguosalise valitsusele kinnitamiseks ja astub jõusse 1. aprillil 1929 a.

Tehtud kahes eksemplaris ja alla kirjutatud Riias 6. märtsil 1929 a.

E. Virgo.

A. Balodis.

Eesti Vabariigi
erakorraline saadik
ja täisvoliline
minister.

Läti Vabariigi Välis-
minister.

Vabariigi Valitsuse poolt 5. aprillil 1929 a. vastu võetud

231. Kohtu- ja siseministeeriumi koosseisude muutmise määrus.

Alus: Vabariigi Valitsuse ja ministeeriumide korraldamise seaduse (RT 28 — 1929) § 62.

Kohtu- ja siseministeeriumis:

1) kustutada kohtuministri abi koht (Riigiasutuste koosseisude ja riigiteenijate palgade seaduse § 3 RT 27 — 1927);

2) asutada vangimajade peavalitsuse ülema ametikoht liik a, arv 1, palgaga 320 kr. kuus.

Käesolev määrus hakkab maksma kuulutamisega Riigi Teatajas.

Riigivanem A. Rei.

Kohtu- ja siseminister T. Kalbus.

Riigisekretär K. Terras.

Protocole additionnel modifiant la liste des routes annexée à l'Accord entre l'Estonie et la Lettonie relatif à l'usage commun des routes situées dans la zone limitrophe.

Conformément à l'article premier de l'Accord relatif à l'usage commun des routes de la zone limitrophe, conclu entre l'Estonie et la Lettonie le 2 avril 1924 à Riga, le Gouvernement de la République d'Estonie et le Gouvernement de la République de Lettonie sont convenus de ce qui suit:

La liste (Annexe I à l'Accord susmentionné) des routes mises par la Lettonie à la disposition des habitants de la zone limitrophe estonienne est modifiée en remplaçant la route figurant sous le No. 20 de ladite liste, à savoir:

„20. Du village de Kure par Laikop (Lettonie), Prekschen, Konkuli, Kalpedece, jusqu'à la route militaire“;

par la route suivante:

„20. Du village de Rammuka (Estonie) par Auguri (Lettonie) jusqu'au village de Tanometsa (Lettonie)“.

En foi de quoi les soussignés ont arrêté le présent protocole qui sera soumis à la confirmation des Gouvernements de deux Parties Contractantes et entrera en vigueur le 1er avril 1929.

Fait en double exemplaire et signé à Riga, le 6 mars 1929.

E. Virgo.

A. Balodis.

Envoyé Extraordin-
aire et Ministre
Plénipotentiaire
de la République
d'Estonie.

Ministre des Affaires
Etrangères de la
République de
Lettonie.

232. Hariduseministeeriumi korraldus merekoolide õppetöö alguse ja õpilastelt nõutava sõidutsensuse kohta 1929/1930 kooliaastal.

(Antud Merikoolide seaduse §§ 8, 50 ja 51 põhjal, RT 137 — 1923.)

§ 1. Õpilaste vastuvõtmine merekoolidesse 1929 aasta sügisel on 11. ja 12. oktoobril ja õppetöö algus 14. oktoobril.

§ 2. Merekooli ettevalmistus-, I ja II klaasi astujailt nõutakse 1929 a. sügisel mere-sõitused vähemalt järgmisel määral: ettevalmistusklassi astujailt 12 kuud, I klassi astujailt — 16 kuud ja II klassi astujailt — 28 kuud sõitused tekimehena. Merekooli III klassi võetakse vastu neid, kes õiendanud kau-gesõidu tüürimehe eksami ja tüürimehena

sõitnud vähemalt 12 kuud ligi- või kauge-sõidus.

§ 3. 1929 a. sügisel võetakse merekooli ettevalmistusklassi ka endiste 2-kl. ministee-riumi koolide, ev.-luteri kihelkonnakoolide ja 2-kl. gr.-õigeusu kihelkonnakoolide lõpe-tajaid, kui nad vähemalt 16 kuud tekimehena merel sõitnud.

Tallinnas, 27. märtsil 1929 a. Nr. 25529.

Hariduseminister L. Johanson.

Riigikoolivalitsuse direktor G. Ollik.

Narva linnavolikogu poolt 19. veeb-ruaril 1929 aastal vastu võetud

233. Sundmäärus jalgratta pidamise ja sõidu kohta Narva linnas.

(Antud Linnaseaduse § 108 p. 13 põhjal.)

§ 1. Jalgratastel sõitmine Narva linna ad-ministratiiv-piirkonnas on lubatud ainult peale nende registreerimist ja sellekohase sõidunumbri saamist linnavalitsuselt.

Sõidunumber antakse välja iga jalgratta omanikule ühe aasta peale ja on maksev 1. maist järgmise aasta 1. maini. Ühes sõidu-numbriga antakse temale linnavalitsusest üks eksemplar käesolevast sundmäärusest.

Märkus. Numbri (numbrilaua) välja-andmine algab igal aastal vähemalt 2 kuud enne maksutähtaega. Isikud, kes omandavad peale 1. maid jalgratta, pea-vad selle linnavalitsuses registreerima ja sõidunumbri võtma hiljemalt 1 nädala jooksul peale omandamist.

§ 2. Sõidunumbri saamise juures on jalgratta pidaja kohustatud maksma linnakassasse linnavolikogu poolt kindlaks määratud aasta-maksu, üles andes oma täpse nime, elukoha ja jalgratta firma.

Maksust on vabastatud isikud, kes tähen-datud Linnamaksu seaduse § 96 p.p. 1, 2 ja 3, ja isikud, kes ei peatu linnas üle ühe kuu.

Märkus. Isikud, kes on tasunud jalgrattamaksu ühe teise omavalitsuse piir-konnas, vabastatakse Narva linna asumisel maksust kuni selle tähtajani, milleni maks endisel kohal tasutud.

§ 3. Jalgratas peab varustatud olema: a) numbrilauaga, mis kinnitatakse jalgratta sa-dula taha nähtavale kohale; b) hämariku kätte-jõudmisel, välja arvatud aeg 25. maist 25. juulini, põleva laternaga jalgratta eespool küljes; c) märguande- (hoiatuse-) kellaga, kusjuures teisi abinõusid märguandmiseks tar-vitada ei ole lubatud.

Märkus. Jalgratta numbrilaud on raud-plekist, suurusega 8×12 sm ja poolümar-guste nurkadega. Numbrilaua ja numbrite värvid iga aasta kohta määrab linnavalitsus ja avaldab aegsasti üldiseks teadmiseks.

§ 4. Jalgrataste pidajad on kohustatud jalgrattal sõitmisel:

a) hoidma paremat-kätt, aga tagant mööda sõitmisel pahemat-kätt;

b) sõitma aeglaselt ja ettevaatlikult, aeg-sasti hoiatades märguandekellaga;

c) tarvilisel korral ja politsei nõudmisel kohe seisma jääma.

§ 5. Jalgrataste pidajatel on keelatud:

a) sõitmine ilma numbrita ja hämariku kät-tejõudmisel, välja arvatud aeg 25. maist kuni 25. juulini, ilma põleva laternata;

b) tänavatel, teedel ja avalikkudel platsi-del kunstsõidud, keerutused ja võiduajamine ning sõitmine kätega tüürist kinni hoidmata;

c) sõitmine kõnniteedel, surnuaedades, puiestikkudes ja parkides;

d) kõnniteedel jalgrataste käekõrval ve-damine;

e) numbrilaua edasiandmine teistele isikutele.

§ 6. Jalgratastel sõitmise kiirus linna piires ei tohi tõusta üle 12 km, mägedest alla sõites üle 8 ja tänavate rist- ning käänukohtadel üle 6 km tunnis.

§ 7. Käesoleva sundmääruse vastu eksijad võetakse vastutusele R. n. s. § 29 põhjal.

§ 8. See sundmäärus astub jõusse kaks nädalat pärast avaldamist Riigi Teatajas.

Linnapea Hermann.

Sekretär F. Verberg.