

თავისუფალი ტრანზიტის

კონვენცია და სტატუტი

ბარსელონა, 20 აპრილი 1921 წელი

კონვენცია

მუხლი 1

ხელშეკრული მალაი მხარეები აცხადებენ, რომ ისინი იღებენ თანდართულ სტატუტს თავისუფალი ტრანზიტის შესახებ, რომელიც მიღებულია ბარსელონაში, 1921 წლის 14 აპრილს.

სტატუტი ჩაითვლება წინამდებარე კონვენციის განუყოფელ ნაწილად. შემდგომში ისინი აცხადებენ, რომ იღებენ სტატუტით განსაზღვრულ ვალდებულებებს ქვემოთჩამოთვლილი მუხლების და პირობების შესაბამისად.

მუხლი 2

წინამდებარე კონვენცია არავითარ გავლენას არ ახდენს 1919 წლის 28 ივნისს ვერსალში ხელმოწერილი სამშვიდობო ხელშეკრულების დებულებებიდან გამომდინარე უფლებებზე და ვალდებულებებზე, ან სხვა შესაბამისი ხელშეკრულებების დებულებებზე, როლებიც ეხება ხელშეკრულების ხელმოწერ ქვეყნებს, ან იმ ქვეყნებს, რომლებიც სარგებელს იღებენ ამგვარი ხელშეკრულებებიდან.

მუხლი 3

წინამდებარე კონვენცია ფრანგულ და ინგლისურ ენებზე შესრულებულ ავთენტიკურ ასლებთან ერთად ატარებს დღევანდელი დღის თარიღს და ღიაა ხელმოსაწერად 1921 წლის 1 დეკემბრამდე.

მუხლი 4

წინამდებარე კონვენცია ექვემდებარება რატიფიკაციას, რატიფიცირებული დოკუმენტები გადაეცემა ერთი ლიგის გენერალურ მდივანს, რომელიც აღნიშნული დოკუმენტების მიღების შესახებ აცნობებს ერთა ლიგის სხვა წევრებს და კონვენციის ბელმოწერაზე დაშვებულ სახელმწიფოებს. ერთა ლიგის ხელშეკრულების 18 მუხლის დებულებათა შესასრულებლად გენერალური მდივანი რეგისტრაციაში გაატარებს კონვენციას პირველი რატიფიკაციის მიღების შემდეგ.

მუხლი 5

ერთი ლიგის წევრებს, რომლებსაც 1921 წლის 1 დეკემბრამდე ხელი არ მოუწერიათ წინამდებარე კონვენციაზე შეუძლიათ მიუერთდნენ მას.

იგივე ეხება სახელმწიფოებს, რომლებიც არ არიან ერთი ლიგის წევრები და რომლებსაც ლიგის სახლის ოფიციალური გადაწყვეტილებით შეიძლება გადაეცეს წინამდებარე კონვენცია.

შემოერთება უნდა ეცნობოს ერთა ლიგის გენერალურ მდივანს და იგი, ან ლიგა აცნობებენ დაინტერესებულ სახელმწიფოებს შემოერთებისა და შეტყობინების თარიღის შესახებ.

მუხლი 6

წინამდებარე კონვენცია არ შევა ძალაში მანამ, სანამ მის რატიფიკაციას არ მოახდენს ხუთი სახელმწიფო. ძალაში შესვლის თარიღად ჩაითვლება 90-ე დღე ერთა ლიგის გენერალური მდივანის მიერ მეხუთე რატიფიკაციის სიგელის მიღების დღიდან. შემდგომში, ყოველ მხარესთან მიმართებაში, წინამდებარე კონვენცია ძალაში შევა რატიფიკაციის ან მიერთების შესახებ შეტყობინების 90-ე დღიდან.

წინამდებარე კონვენციის ძალაში შესვლის შემდეგ გენერალური მდივანი დაუფხავნის ამ კონვენციის ოფიციალურ ასლებს სახელმწიფოებს, რომლებიც არ არიან ლიგის წევრები და რომლებიც შეუერთდნენ წინამდებარე კონვენციას.

მუხლი 7

ერთა ლიგის გენერალურ მდივანთან შეინახება სპეციალური პროტოკოლი, რომელშიც მითითებული იქნება მხარეთა შორის რომელმა მოაწერა ხელი, მოახდინა რატიფიკაცია, შეუერთდა ან გაუკეთა დენონსაცია, წინამდებარე კონვენციას. პროტოკოლი ხელმისაწვდომი უნდა იყოს ერთა ლიგის წევრებისათვის ნებისმიერ დროს; ის უნდა ქვეყნდებოდეს შემღებებისდაგვარად ხშირად, საბჭოს დირექტივების შესაბამისად.

მუხლი 8

წინამდებარე კონვენციის 2 მუხლის დებულებების შესაბამისად, ამ უკანასკნელის დენონსაცია შეუძლია ნებისმიერ მხარეს 5 წლიანი ვადის გასვლის შემდეგ ამ მხარესათვის კონვენციის ძალაში შესვლის დღიდან. დენონსაცია ძალაში შევა მას შემდეგ, რაც წერილობით ეცნობება ერთა ლიგის გენერალურ მდივანს. შეტყობინების ასლები უნდა დაეგზავნოთ ყველა სხვა მხარეებს მათი მიღების თარიღის აღნიშვნით.

დენონსაცია ძალაში შევა გენერალური მდივნის მიერ შეტყობინების მიღებიდან 1 წლის შემდეგ და მისი მოქმედება გავრცელდება მხოლოდ შემეტყობინებელი სახელმწიფოს მიმართ.

B. თავისუფალი ტრანზიტის სტატუსი

მუხლი 1

პირები, ბარგი და საქონელი, აგრეთვე გემები და სხვა სატრანსპორტო საშუალებები იმ ტერიტორიაზე ტრანზიტის დროს, რომელიც იმყოფება ერთ-ერთი ხელშემკვრელი სახელმწიფოს სუვერენიტეტის ქვეშ, როდესაც ასეთ ტერიტორიაზე გავლა დაცლა-დატვირთვით ან მის გარეშე, საწყობში შესახვით, განტვირთვის დაწყებით ან ტრანსპორტის სახის შეცვლით ითვლება შემადგენელ ნაწილად იმ სრული რეისისა, რომელიც იწყება და მთავრდება იმ სახელმწიფოს ტერიტორიის ფარგლებს გარეთ, რომლის გავლითაც ხორციელდება ტრანზიტი.

ამგვარი გადაზიდვა სტატუსტში აღინიშნება მოძრაობად.

მუხლი 2

სტატუსტის სხვა დებულებების თანახმად, ხელშემკვრელი სახელმწიფოების მიერ თავისი სუვერენიტეტის ქვეშ მყოფ ტერიტორიაზე გავლის რეგულირებისათვის და წარვლენისთვის მიღებული ზომები ხელს უნდა უწყობდეს თავისუფალი ტრანზიტის საერთაშორისო ტრანზიტისათვის შესაფერისი საზღვაო და სარკინიგზო გზებზე. არ უნდა არსებობდეს განსხვავება, რომელიც დაფუძნებული იქნება პირების ეროვნებაზე, გემების დროშებზე, წარმოშობის, შესვლის და გამოსვლის ადგილზე, მიმართულებაზე ან სხვა სატრანსპორტო საშუალებების ფლობასთან.

წინამდებარე მუხლის დებულებების გამოყენების უზრუნველსაყოფად, ხელშემკვრელი სახელმწიფოები დაუშვებენ ტრანზიტს თავიანთი ტერიტორიული წყლების გავლით თავისი ჩვეულებრივი პირობების და რეზერვების შესაბამისად.

მუხლი 3

ტრანზიტი (შესვლისა და გასვლის ჩათვლით) არ ექვემდებარება არავითარ სპეციალურ მოსაკრებლებს. მიუხედავად ამისა ტრანზიტი შეიძლება დაიბეგროს მოსაკრებლებით, ასეთ ტრანზიტთან დაკავშირებული ადმინისტრაციული ხარჯების დასაფარავად. ამგვარი ტარიფი რაც შეიძლება ახლოს უნდა შეესაბამებოდეს იმ ხარჯებს, რომლებიც იფარება მოსაკრებლებით. დაბეგვრა ხდება წინა მუხლში აღნიშნული თანასწორუფლებიანობის პრინციპის შესაბამისად. ზოგიერთ მარშრუტზე შეიძლება ამგვარი მოსაკრებლების შემცირება ან გაუქმებაც კი ადმინისტრაციულ ხარჯებში არსებული განსხვავების გათვალისწინებით.

მუხლი 4

ხელშემკვრელი სახელმწიფოები ვალდებულია იღებენ თავის მიერ რეგულირებად სატრანზიტო გზებზე გამოიყენონ ტარიფები იმის გათვალისწინებით, რომ ტრანზიტის პირობები და კონკურენცია გზებს შორის მისაღებია როგორც ტარიფით, ისე გამოყენების მეთოდით. ეს ტარიფები უნდა შეიქმნას საერთაშორისო მოძრაობის გაუქმებით. არავითარი მოსაკრებლები, პრივილეგია ან შეზღუდვა არ უნდა იყოს პირდაპირ ან ირიბ დამოკიდებულებაში გემის ან სხვა სატრანსპორტო საშუალების ეროვნულ კუთვნილებასთან ან მფლობელობასთან, აგრეთვე დანიშნულების ადგილთან.

მუხლი 5

არც ერთმა ხელშემკვრელმა სახელმწიფომ არ უნდა დაუშვას იმ მგზავრთა ტრანზიტი, რომლებსაც აკრძალული აქვთ ამ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე შესვლა, აგრეთვე იმ საქონლისა, რომლის იმპორტი აკრძალულია საზოგადოებრივი ჯანმრთელობის დაცვის ან უშიშროების ნიადაგზე, ან როგორც უსაფრთხოების ზომა მცენარეების და ცხოველების დაავადების თავიდან ასაცილებლად.

თითოეულმა ხელმომწერმა სახელმწიფომ უნდა მიიღოს უსაფრთხოების ზომები იმის გარანტირებისათვის, რომ პირები, ბარგი და საქონელი, განსაკუთრებით საქონელი, რომელიც წარმოადგენს მონოპოლიის საგანს, გემები და სხვა სატრანსპორტო საშუალებები ნამდვილად ახორციელებენ სატრანზიტო გასვლას, აგრეთვე იმის გარანტირებისათვის, რომ მგზავრები, რომლებიც ასრულებენ ტრანზიტულ გასვლას, იმყოფებიან თავიანთ მოგზაურობის დასრულების გზებზე, აგრეთვე იმ საკომუნიკაციო საშუალებების და ბაზების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, რომლებსაც საშიშროება ემუქრება.

ამ სტატუტიდან არაფერი არ მოქმედებს ხელშემკვრელი ქვეყნების უფლებებზე შეასრულონ იმ საერთაშორისო კონვენციების ამოცანები, რომლის წევრიც არის ეს სახელმწიფო, განსაკუთრებით ერთა ლიგის ეგიდით მიღებული კონვენციები, რომლებიც უკავშირდებიან ტრანზიტს, ექსპორტს და იმპორტს ისეთი საგნებისა, როგორებიცაა ოპიუმი და სხვა სახიფათო ნარკოტიკები, იარაღი, თევზსაჭერი პროდუქცია, აგრეთვე იმ საყოველთაო კონვენციების ამოცანები, რომლებიც მიზნად ისახავენ საწარმოო, საავტორო და შემოქმედებითი საკუთრების უფლებების დარღვევების, ყალბი ნიშნების, პროდუქციის წარმოების ყალბი მაჩვენებლების და არაპატიოსანი კონკურენციის სხვა მეთოდების თავიდან აცილებას.

გადატანის მომსახურების ღირებულება, რომელიც საზღვაო გზაზე მონოპოლიას წარმოადგენს, იმგვარად უნდა იყოს ორგანიზებული, რომ ხელი არ შეეშალოს გემების ტრანზიტს.

მუხლი 6

წინამდებარე სტატუტი არ ავალდებულებს ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს მიანიჭონ თავისუფალი ტრანზიტის უფლება მოქალაქეებს და მათ ბარგს, აგრეთვე სახელმწიფო დროშას, რომელიც არ არის შეთანხმების მონაწილე, იმ სახელმწიფოს შემოსატან და გასატან საქონელს და სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებებს, დანიშნულების პუნქტებს, რომლებიც არ არის შეთანხმების მონაწილე, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ერთ-ერთი ხელშემკვრელი სახელმწიფო წარმოადგენს ამგვარი ტრანზიტის დასაბუთებულ მიზეზს. საქონელი, რომელიც იმყოფება ტრანზიტის პროცესში და ატარებს ერთ-ერთი ხელშემკვრელი სახელმწიფოს დროშას, სარგებლობს ამ დროშისათვის მიკუთვნილებული უპირატესობით, გარდა დაცლა-დატვირთვის შემთხვევებისა.

მუხლი 7

კერძო და საზოგადო ხასიათის ზომები, რომელთა მიღებაც სავალდებულოა ხელშემკვრელი სახელმწიფოს მიერ უკიდურესი აუცილებლობის შემთხვევაში, გამომდინარე უშიშროების ან სხვა სასიცოცხლო მნიშვნელოვანი ინტერესების შებღალვის შემთხვევაში, შეიძლება შეიცავდეს ზემოთაღნიშნული მუხლის დებულებებიდან გადახრას

შემდგომებისდაგვარად მცირე ხნით; თავისუფალი ტრანზიტის პრინციპების დაცვა სავალდებულოა მაქსიმალური შესაძლებლობის ფარგლებში.

მუხლი 8

სტატუტი არ აკისრებს უფლებებს და ვალდებულებებს მეომარ და ნეიტრალურ ქვეყნებს ომის დროს. მიუხედავად ამისა, ომის დროს სტატუტი ძალაში იქნება მანამ, სანამ ამის შესაძლებლობას იძლევიან უფლებები და მოვალეობები.

მუხლი 9

სტატუტი არ აკისრებს ხელშემკვრელ ქვეყნებს ვალდებულებებს, რომლებიც ეწინააღმდეგება ერთა ლიგის წევრის უფლებებს და მოვალეობებს.

მუხლი 10

ძალაში შესვლის შემდეგ წინამდებარე სტატუტი არ გააუქმებს 1921 წლის 1 მაისამდე ხელშემკვრელი სახელმწიფოს მიერ დადებულ ხელშეკრულებებს, შეთანხმებებს და კონვენციებს.

იმის გათვალისწინებით, რომ ასეთი შეთანხმებები ძალაშია, სახელმწიფოები ვალდებულებას იღებენ შეთანხმების დასრულების შემდეგ, ან როდესაც იქნება ამის საშუალება, შეიტანება შეთანხმებებში წინამდებარე სტატუტის დებულებებთან ჰარმონიული თანაარსებობისათვის საჭირო ცვლილებები, თუკი ამის საშუალებას იძლევა ქვეყნების ან სამოქმედო ტერიტორიების გეოგრაფიული, ეკონომიკური და ტექნიკური გარემოებები.

ხელშემკვრელი სახელმწიფოები აგრეთვე ვალდებულებებს იღებენ შემდგომში არ დადონ შეთანხმებები, ხელშეკრულებები და კონვენციები, რომლებიც არ ეთანხმება წინამდებარე სტატუტის დებულებებს გარდა შემთხვევებისა, როდესაც გეოგრაფიული, ეკონომიკური და ტექნიკური სიტუაცია ამართლებს განსაკუთრებულ გადახრებს.

მეტიც, ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს შეუძლიათ დადონ რეგიონალური შეთანხმებები, რომლებიც ეთანხმებიან წინამდებარე სტატუტის პრინციპებს ტრანზიტის საკითხებში.

მუხლი 11

სტატუტი არანაირად არ ითვალისწინებს იმ პრივილეგიების ჩამორთმევას რომლებიც აღემატება სტატუტით გათვალისწინებულს და მისი პრინციპების თანახმად საჩუქრად მიენიჭება ტრანზიტულ მოძრაობას ხელშემკვრელი სახელმწიფოს სუვერენიტეტის ქვეშ მყოფ ტერიტორიაზე. სტატუტი აგრეთვე არ გულისხმობს სამომავლოთ დიდი პრივილიგიების მინიჭების აკრძალვას.

მუხლი 12

ერთა ლიგის პაქტის 23 (e) მუხლის თანახმად ნებისმიერი ხელშემკვრელი სახელმწიფო, რომელსაც გააჩნია 1914-1918 წლების გამანადგურებელი ომის შედეგად მის სახმელეთო ტერიტორიაზე შექმნილი ეკონომიკური სიტუაციისათვის წინამდებარე სტატუტის დებულებების გამოყენების საწინააღმდეგო სარწმუნო ფაქტები, შეიძლება დროებით გათავისუფლდეს ამ დებულების გამოყენებით წარმოშობილი ვალდებულებებისაგან; თავისუფალი ტრანზიტის პრინციპის დაცვა საჭიროა მაქსიმალური შემდგომების ფარგლებში.

მუხლი 13

ნებისმიერი დავა, რომელიც შეიძლება წარმოიქმნას წინამდებარე სტატუტის ინტერპრეტაციის ან გამოყენების თაობაზე და რომლის მოგვარება ვერ ხერხდება მხარეების მიერ, უნდა გადაეცეს საერთაშორისო სამართლის მუდმივმოქმედ სასამართლოს იმ პირობით, თუ სპეციალური შეთანხმების ან საერთო საარბიტრაჟო დებულებების შესაბამისად გადადგმულია კონკრეტული ნაბიჯები ამ დავის მოსაგვარებლად არბიტრაჟული და სხვა გზებით. საქმის წარმოების პროცედურა მითითებულია საერთაშორისო სამართლის მუდმივმოქმედი სასამართლოს მე-40 მუხლში.

ასეთი დისტრიბუტების შემდგომ დაგვარად მეგობრული გზებით მოგვარებისათვის, ხელშემკვრელი სახელმწიფოები ვალდებული არიან სასამართლო ორგანოებში მიმართვამდე საბჭოსა და ასამბლეის სამართლებრივი საქმიანობისათვის ზიანის მიუყენებლად, გადასცენ დავა განსახილველად ერთა ლიგის მიერ დაარსებულ ნებისმიერ ორგანოს, როგორც ორგანოს, რომელიც არის ერთა ლიგის წევრთა კონსულტაციური და ტექნიკური ორგანიზაცია კომუნიკაციის და ტრანზიტის საკითხებში. აუცილებელ შემთხვევაში შეიძლება გაიცეს წინასწარი რეკომენდაცია დროებითი ღონისძიებების, განსაკუთრებით სადავო აქტებამდე ან შემთხვევამდე, რომელიც დავის საბაზი გახდა, არსებული თავისუფალი ტრანზიტის პრივილეგიების აღდგენის თაობაზე.

მუხლი 14

იმის გამო, რომ ზოგიერთი ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ტერიტორიის შიგნით ან მის უშუალო სიახლოვეს არსებობენ ანკლავები და სივრცეები შედარებით პატარა მოსახლეობით, რომლებიც ქმნიან მესამე სახელმწიფოების ცალკეულ ნაწილებს ან დასახლებებს, სადაც ადმინისტრაციული წესის მიზეზით არაპრაქტიკულია წინამდებარე სტატუტის დებულებების გამოყენება, შეთანხმებულია, რომ ეს დებულებები არ იმოქმედებენ აღნიშნული ტერიტორიების მიმართ.

ასეთივე პირობა გამოიყენება იმ ადგილებში, სადაც კოლონიის ან დამოკიდებული ქვეყნის საზღვარი ბევრად აღემატება ფართობს და შემდგომში ამის გამო საჭიროა და საპოლიციო ზედამხედველობა პრაქტიკულად შეუძლებელია.

მიუხედავად ამისა, დაინტერესებული სახელმწიფო იყენებს ზემოთაღნიშნულ შემთხვევებში რეჟიმს, რომელიც პატივს სცემს წინამდებარე სტატუტის პრინციპებს და შემდგომ დაგვარად აიოლებს ტრანზიტს და კომუნიკაციას.

მუხლი 15

წინამდებარე სტატუტი არ გულისხმობს ერთ ლიგის ინდივიდუალურ წევრად მყოფ ან არამყოფ იმ ტერიტორიათა უფლებებისა და მოვალეობების, რეგულირებას, რომლებიც ქმნიან ცალკეულ ნაწილებს ან იმყოფებიან იმ ერთი და იგივე სუვერენული სახელმწიფოს მფარველობაში.