

КОНВЕНЦИЯ и СТАТУТ о международном режиме морских портов*

* Преамбула не приводится. Примечание "КОДЕКС".

Статья 1

Договаривающиеся Государства заявляют, что они принимают прилагаемый Статут о международном режиме морских портов, принятый второй Генеральной конференцией по вопросам коммуникаций и транзита, собравшейся в Женеве 15 ноября 1923 года. Этот Статут рассматривается как составная часть настоящей Конвенции. Вследствие этого Договаривающиеся Государства принимают обязанности и обязательства, содержащиеся в вышеназванном Статуте, в соответствии с указанными в нем положениями и условиями.

Статья 2

Настоящая Конвенция ни в чем не наносит ущерба правам и обязанностям, вытекающим из постановлений Мирного Договора, подписанного в Версале 28 июня 1919 года, или из положений других аналогичных договоров в том, что касается держав, подписавших их или пользующихся ими.

Статья 3

Настоящая Конвенция, французский и английский тексты которой аутентичны, будет датирована сегодняшним днем и до 31 октября 1924 года открыта для подписания любым государством, представленным на Женевской конференции, любым членом Лиги Наций и любым государством, которому Совет Лиги Наций направит в этой связи экземпляр настоящей Конвенции.

Статья 4

Настоящая Конвенция подлежит ратификации. Ратификационные грамоты передаются Генеральному Секретарю Лиги Наций, который сообщает об их сдаче на хранение всем государствам, подписавшим эту Конвенцию или присоединившимся к ней.

Статья 5

Начиная с 1 ноября 1924 года, любое государство, представленное на Конференции, упомянутой в статье первой, любой член Лиги Наций и любое государство, которому Совет Лиги Наций передаст в этой связи экземпляр Конвенции, сможет присоединиться к настоящей Конвенции.

Это присоединение осуществляется посредством передачи Генеральному Секретарю Лиги Наций грамоты с целью ее сдачи на хранение в архивы Секретариата. Генеральный Секретарь сообщает немедленно о сдаче на хранение всем государствам, подписавшим эту Конвенцию или присоединившимся к ней.

Статья 6

Настоящая Конвенция вступит в силу только после того, как она будет ратифицирована от имени пяти государств. Датой ее вступления в силу будет девяностый день после получения Генеральным Секретарем Лиги Наций пятой ратификационной грамоты. В дальнейшем настоящая Конвенция вступит в действие в части, касающейся каждой из Сторон, через девяносто дней после получения ратификации или уведомления о присоединении.

В соответствии с постановлениями ст.18 Пакта Лиги Наций Генеральный Секретарь регистрирует настоящую Конвенцию в день вступления ее в силу.

Статья 7

Генеральный секретарь Лиги Наций будет иметь специальный реестр, в котором в соответствии со статьей 9 будет указано, какие Стороны подписали или ратифицировали настоящую Конвенцию, присоединились к ней или ее денонсировали. Этот реестр будет постоянно открыт для членов Лиги Наций, и его опубликование будет производиться как можно чаще в соответствии с указаниями Совета.

Статья 8

При условии соблюдения постановлений статьи 2 настоящей Конвенции эта последняя может быть денонсирована какой-либо из Сторон после истечения пятилетнего срока, считая с даты ее вступления в силу для этой Стороны. Денонсация осуществляется в форме письменного уведомления, направляемого Генеральному Секретарю Лиги Наций. Копия этого уведомления, информирующая все другие Стороны о дате ее получения, будет им немедленно передана Генеральным Секретарем.

Денонсация вступит в действие через год после ее получения Генеральным Секретарем и будет действительна только в отношении государства, которое уведомило о ней.

Статья 9

Любое государство, подписавшее настоящую Конвенцию или присоединившееся к ней, может заявить в момент подписания, ратификации либо присоединения, что принятие настоящей Конвенции не влечет за собой обязанностей для всех или отдельных из его протекторатов, колоний, заморских владений или территорий, находящихся под его суверенитетом или властью, и в дальнейшем, в соответствии со ст. 5, может присоединиться отдельно от имени одного из своих протекторатов, колоний, заморских владений или территорий, которые исключаются этим заявлением.

Денонсация может также осуществляться отдельно в отношении любого протектората, колонии, заморского владения или территории; постановления ст.8 применяются к этой денонсации.

Статья 10

Требование о пересмотре настоящей Конвенции может быть в любое время выдвинуто одной третью Договаривающихся Сторон, в удостоверение чего вышеназванные Полномочные представители подписали настоящую Конвенцию.

Составлено в Женеве девятого декабря тысяча девятьсот двадцать третьего года в одном экземпляре, который останется на хранении в архивах Секретариата Лиги Наций.

Статут

Статья 1

В смысле настоящего Статута морскими портами считаются порты, нормально посещаемые морскими судами и служащие для внешней торговли.

Статья 2

При условии взаимности и соблюдения положений первого абзаца ст.8 каждое Договаривающееся Государство обязуется обеспечить судам любого другого Договаривающегося Государства обращение, равное тому, которым пользуются его собственные суда или суда любого другого государства в морских портах, находящихся под его суверенитетом или властью, в отношении свободы доступа в порт и его использования, а также полного пользования льготами, которые он предоставляет для судоходства и коммерческих операций их судам, их товарам и их пассажирам.

Установленное таким образом равенство обращения распространяется на всякого рода льготы, касающиеся предоставления мест у причалов, выгрузки и погрузки, а также всякого рода пошлин и сборов, взимаемых от имени или для правительства, официальных властей, концессионеров или всякого рода учреждений.

Статья 3

Постановления предыдущей статьи никоим образом не ограничивают свободу компетентных властей какого-либо морского порта в применении мер, обеспечивающих должное управление портом, при условии, что эти меры соответствуют принципу равенства обращения, как он определен в вышеназванной статье.

Статья 4

Перечень пошлин и сборов, взимаемых за использование морских портов, должен быть соответствующим образом опубликован до его введения в силу.

То же самое требуется и в отношении полицейских и эксплуатационных правил.

В каждом морском порту администрация порта должна иметь для нужд заинтересованных лиц перечень действующих пошлин и сборов, а также текст полицейских и эксплуатационных правил.

Статья 5

При определении и взимании таможенных или других аналогичных пошлин, местных налогов и сборов за пользование, а также дополнительных издержек, взимаемых в связи с импортом или экспортом товаров через морские порты, находящиеся под суверенитетом или властью Договаривающихся Государств, ни в коем случае не должен приниматься во внимание флаг судна и не должно проводиться какое-либо различие в ущерб флагу какого-либо Договаривающегося Государства между флагом этого последнего и флагом государства, под суверенитетом или властью которого находится порт, или флагом любого государства.

Статья 6

Для того чтобы в практике был действенным принцип равенства обращения в морских портах, выдвинутый в ст.2, против принятия дискриминационных мер в отношении судов какого-либо Договаривающегося Государства, использующего эти порты, каждое Договаривающееся Государство обязуется применять постановления ст.4, 20, 21 и 22 Статута о международном режиме железных дорог, прилагаемого к Конвенции, подписанной в Женеве 9 декабря 1923 года, поскольку эти статьи применяются к транспорту, идущему из или в направлении морского порта, независимо от того, является или нет это Договаривающееся Государство Стороной вышеназванной Конвенции о международном режиме железных дорог. Вышеназванные статьи должны толковаться в соответствии с постановлениями протокола о подписании этой Конвенции.

Статья 7

За исключением чрезвычайных мотивов, основанных, в частности, на специальных географических, экономических или технических соображениях, оправдывающих какое-либо отклонение, таможенные пошлины, взимаемые в каком-либо морском порту, находящемся под суверенитетом или властью какого-либо Договаривающегося Государства, не могут быть выше тех, которые взимаются на других таможенных границах того же государства с товара того же рода, транспортируемого из того же направления или в том же направлении.

Если в силу вышеуказанных чрезвычайных мотивов особые таможенные льготы предоставляются какому-либо Договаривающемуся Государству на других путях импорта или экспорта товаров, оно не должно пользоваться этим обстоятельством в целях неразумной дискриминации в ущерб импорту или экспорту, осуществляемым через морские порты, находящиеся под его суверенитетом или властью.

Статья 8

Каждое из Договаривающихся Государств, после уведомления об этом дипломатическим путем, резервирует за собой право временно прекратить пользование равенством обращения с любым судном какого-либо государства, которое не будет применять в морском порту, находящемся под его суверенитетом или под его властью, постановления настоящего Статута в отношении судов вышеназванного Договаривающегося Государства, их товаров и их пассажиров.

В случае применения меры, предусмотренной в предыдущем абзаце, государство, которое является ее инициатором, и государство, которое является ее объектом, имеет право обратиться в Постоянный Международный Суд с просьбой, адресованной в канцелярию суда; суд вынесет постановление в порядке упрощенного судопроизводства.

Однако каждое Договаривающееся Государство имеет право в момент подписания или ратификации настоящей Конвенции заявить, что в отношении всех других Договаривающихся Государств, которые сделают такое же заявление, оно отказывается от права принимать меры, упомянутые в первом абзаце настоящей статьи.

Статья 9

Настоящий Статут никоим образом не касается морского каботажа.

Статья 10

Каждое Договаривающееся Государство оставляет за собой право организовать по своему усмотрению буксирную службу в морских портах при условии соблюдения постановлений ст.2 и 4.

Статья 11

Каждое Договаривающееся Государство оставляет за собой право организовать или регламентировать по своему усмотрению лоцманскую службу.

В случае, если пользование лоцманом обязательно, то сборы и оказанные услуги будут подчиняться постановлениям ст.2 и 4, но каждое Договаривающееся Государство вправе освободить от обязанности уплаты сборов тех из своих граждан, которые выполняют определенные технические условия.

Статья 12

Каждое Договаривающееся Государство вправе во время подписания или ратификации настоящей Конвенции заявить, что оно, руководствуясь собственным законодательством и исходя, насколько возможно, из принципов настоящего Статута, оставляет за собой право ограничивать перевозку эмигрантов на судах, которым оно выдает свидетельство о том, что они отвечают условиям, предусмотренным вышеназванным законодательством.

Суда, которым разрешено осуществлять перевозку эмигрантов, пользуются во всех морских портах всеми преимуществами, предусмотренными настоящим Статутом.

Статья 13

Настоящий Статут применяется ко всем судам, независимо от того, принадлежат ли они частным лицам, публичным сообществам или государствам.

Однако он не касается ни в какой мере военных судов, полицейских судов или судов надзора, а также судов, осуществляющих в любом виде общественную власть, и любых других судов, когда эти последние служат исключительно целям военно-морских, военных или военно-воздушных сил какого-либо государства.

Статья 14

Настоящий Статут не касается ни в какой мере рыболовных судов и продуктов их промысла.

Статья 15

Когда посредством договора, конвенции или соглашения какое-либо Договаривающееся Государство предоставляет некоторые права какому-либо другому государству в определенной зоне в одном из своих морских портов с целью облегчения транзита товаров и пассажиров из вышеназванного государства или в его направлении, то никакое другое Договаривающееся Государство не может ссылаться на постановления настоящего Статута для того, чтобы требовать для себя аналогичных прав.

Всякое Договаривающееся Государство, пользующееся подобными правами в каком-либо морском порту какого-либо государства, договаривающегося или нет, должно подчиняться постановлениям настоящего Статута в той его части, которая касается обращения с судами, ведущими с ним торговлю, а также с их товарами и пассажирами.

Всякое Договаривающееся Государство, которое предоставляет подобные права какому-либо недоговаривающемуся государству, обязано предусмотреть в соглашении по этому поводу обязанность для государства, которое будет пользоваться этими правами, подчиняться постановлениям настоящего Статута в том, что касается обращения с судами, а также с товарами и пассажирами.

Статья 16

В исключительных случаях и на возможно короткий срок могут быть допущены отклонения от постановлений ст. со 2-й по 7-ю включительно в силу особых или общих мер, которые каждое из Договаривающихся Государств будет обязано принять в случае чрезвычайного события, касающегося безопасности государства или жизненных интересов страны, при условии, что принципы настоящего Статута должны оставаться в силе в возможно большей степени.

Статья 17

Никакое из Договаривающихся Государств не обязывается настоящим Статутом допускать транзит лиц, въезд которым на его территорию запрещен, или товаров какой-либо категории, импорт которых запрещается (либо по соображениям здравоохранения или общественной безопасности, либо в порядке предупреждения заболевания животных или растений). Что касается перевозок, не являющихся транзитными, то никакое из Договаривающихся Государств не обязано в силу настоящего Статута разрешать проезд лиц, въезд которым на его территорию запрещен, или провоз товаров, импорт или экспорт которых запрещен в силу национальных законов.

Каждое Договаривающееся Государство имеет право принять необходимые меры предосторожности, касающиеся перевозки опасных грузов или подобных им товаров, а также общеполицейские меры в отношении иммигрантов и эмигрантов, въезжающих или выезжающих с его территории, при условии, что результатом подобных мер не будет установление дискриминации, противоречащей принципам настоящего Статута.

Ничто в настоящем Статуте не должно наносить ущерба мерам, которые какое-либо из Договаривающихся Государств вынуждено предпринять в силу подписанных им общих международных конвенций или конвенций, которые могут быть заключены в дальнейшем. Сюда относятся, в частности, международные конвенции, которые заключены под эгидой Лиги Наций и касаются торговли женщинами и детьми, транзита, экспорта или импорта особой категории товаров, таких, как опиум или другие вредные наркотики, оружие или продукты рыболовства. Это же касается общих конвенций, направленных на предупреждение всякого посягательства на промышленные, литературные или артистические права собственности или касающихся фальшивых марок, фальшивых указателей происхождения или методов незаконной торговли.

Статья 18

Настоящий Статут не определяет прав и обязанностей воюющих и нейтральных сторон в военное время; однако он будет действовать в военное время в той мере, которая совместима с этими правами и обязанностями.

Статья 19

Договаривающееся Государство обязуется внести в конвенции, действующие на 9 декабря 1923 года и противоречащие настоящему Статуту, любые изменения, предназначенные привести эти конвенции в соответствии с теми положениями (Статута), которые касаются географических, экономических или технических условий стран или районов, являющихся объектом вышеназванных конвенций. То же самое касается концессий, предоставленных до 9 декабря 1923 года для полной или частичной эксплуатации морских портов.

Статья 20

Настоящий Статут ни в какой мере не предусматривает отказа от действующих льгот, предоставленных при использовании морских портов в условиях, соответствующих принципам настоящего Статута; он тем более не предусматривает запрещения предоставления подобных льгот в будущем.

Статья 21

Без ущерба для положения, предусмотренного вторым абзацем ст.8, споры, которые возникают между Договаривающимися Государствами по вопросу о толковании или о применении настоящего Статута, будут урегулированы следующим образом.

Если спор не может быть урегулирован либо непосредственно сторонами, либо любым другим способом, то стороны могут, прежде чем прибегнуть к любой арбитражной процедуре или к какому-либо юридическому урегулированию, передать спор на консультацию в орган, который будет создан Лигой Наций как консультативный и технический орган членов Лиги по вопросам транспорта и связи. В случае срочности по предварительному заключению такого органа могут быть рекомендованы любые временные меры, направленные, в частности, на то, чтобы вновь предоставить международному транзиту льготы, которыми он пользовался до действия или факта, приведших к спору.

Если спор не может быть урегулирован какой-либо из процедур, указанных в предыдущем абзаце, Договаривающиеся Стороны передадут его в арбитраж, если только они не решили или не решат в силу соглашения между сторонами передать его в Постоянный Международный Суд.

Статья 22

Если дело передается в Постоянный Международный Суд, решение будет приниматься соответственно условиям, определенным в [ст.27](#) Статута этого суда.

В случае арбитража, если стороны не решат вопроса по-иному, каждая сторона назначит одного арбитра, и последние выберут третьего члена арбитражного суда. Если арбитры не смогут прийти к соглашению, третий член будет назначен Советом Лиги Наций из списка ассессоров по делам, касающимся коммуникаций и транзита, упомянутым в [ст.27](#) Устава Постоянного Международного Суда. В этом случае третий член будет избран в соответствии с постановлениями предпоследнего абзаца ст.4 и первого абзаца ст.5 Устава Лиги Наций.

Арбитражный суд принимает решения на основе компромисса, достигнутого совместным соглашением между сторонами. Если стороны не смогут прийти к соглашению, то арбитражный суд примет единогласно решение после рассмотрения претензий, сформулированных сторонами; в случае, если единогласие не будет достигнуто, решение будет вынесено Советом Лиги в условиях, предусмотренных в предшествующем абзаце. Если принятое решение не определит процедуру, то арбитражный суд определит ее сам.

Во время арбитражной процедуры и при условии, что иные положения не содержатся в вынесенном арбитражном решении, стороны обязуются передать в Постоянный Международный Суд любой вопрос международного права или любое юридическое толкование Статута, в отношении которого арбитражный суд по просьбе одной из сторон примет решение о том, что урегулирование спора требует предварительного разрешения.

Статья 23

Разумеется, что настоящий Статут не должен толковаться как регулирующий в чем бы то ни было права и обязанности территорий, являющихся частью одного и того же суверенного государства или находящихся под протекторатом этого же государства, независимо от того, являются ли эти территории, каждая в отдельности, договаривающимися или недоговаривающимися государствами.

Статья 24

Ничто в предшествующих статьях не может толковаться как наносящее ущерб в чем бы то ни было правам и обязанностям какого-либо Договаривающегося Государства как члена Лиги Наций.

Приложение. Извлечение из Статута о международном режиме железных дорог

Приложение

Статья 4. Договаривающиеся Государства, считая, что эксплуатация железных дорог должна отвечать сложным потребностям перевозок, желают поддерживать неприкосновенность свободы этой эксплуатации, следя за тем, чтобы она осуществлялась без злоупотреблений в отношении международных перевозок.

Они обязуются предоставлять международным перевозкам разумные льготы и соглашаются запретить всякую дискриминацию в отношении других Договаривающихся Государств, их граждан или их судов.

Пользование постановлениями настоящей статьи не ограничивается транспортом, управляемым в силу единого контракта; оно распространяется также на транспорт, о котором говорится в ст. 21 и 22 настоящего Статута, при условии выполнения определенных условий вышеназванных статей.

Статья 20. Договаривающиеся Государства, признавая необходимость придачи тарифам необходимой гибкости, чтобы они могли лучше приспособиться к сложным потребностям торговли и коммерческой конкуренции, желают поддерживать неприкосновенной свободу их тарифов в соответствии с принципами их собственного законодательства, следя одновременно за тем, чтобы эта свобода осуществлялась без злоупотреблений в отношении международных перевозок.

Они обязуются применять к международным перевозкам разумные тарифы как в отношении их размеров, так и условий их применения и соглашаются запретить всякую дискриминацию в отношении других Договаривающихся Государств, их граждан или их судов.

Эти постановления не могут являться препятствием для установления между железными дорогами и судоходством общих тарифов в соответствии с принципами предыдущих абзацев.

Статья 21. Постановления ст. 20 распространяются не только на транспорт, регулируемый единым контрактом, но и на транспорт, который включает серию перевозок по железной дороге, морем или любым другим путем через территории нескольких Договаривающихся Государств и регулируется отдельными контрактами - при условии выполнения нижеследующих положений.

Каждый из последовательных контрактов должен указывать первоначальное происхождение и окончательное направление транспортной перевозки; товар должен в течение всего пути оставаться под наблюдением лиц, осуществляющих транспортную перевозку, и передаваться каждым из них без посредника и в срок, который не превышал бы срок, необходимый для выполнения операций по осуществлению административных формальностей,

касающихся таможи, полиции и т. д.

Статья 22. Постановления ст.20 применяются как при национальных, так и при международных железнодорожных перевозках товаров, находящихся в каком-либо порту, независимо от того, под каким флагом они были импортированы или будут экспортированы.

Текст документа сверен по:

"Морское право и практика" N 6,

Информационный сборник, вып.40

Изд. "Морской транспорт",

Ленинград, 1959 год