INFORME DE LA PRIMERA COMISION

SOBRE LA

REVISION DE LA CONVENCION PRINCIPAL

Y DEL

REGLAMENTO DE EJECUCION DE ESA CONVENCION

INFORME DE LA PRIMERA COMISION

SOBRE LA

REVISION DE LA CONVENCION PRINCIPAL

Y DEL

REGLAMENTO DE EJECUCION DE ESA CONVENCION

SEÑOR PRESIDENTE:

SEÑORES DELEGADOS:

La primera Comisión designada por el Congreso, en la sesión del 5 de Mayo, para examinar las proposiciones concernientes á la Convención principal, quedó constituída el mismo día. Designó como Presidente, al Sr. Spencer Walpole, Delegado de la Gran Bretaña; como Vice-Presidente, al Sr. Sebastianof, Delegado de Rusia, y como Relator al Sr. Sterpin, Delegado de Bélgica.

Conforme á un procedimiento establecido en Viena, se creyó pertinente admitir, que los Delegados que no formen parte de la Comisión, puedan ser oídos en ella cuando lo soliciten.

Tenemos la honra de dar cuenta de sus trabajos, que comenzaron en 6 de Mayo.

* * *

La Comisión se preocupó, desde luego, en arreglar el orden de sus deliberaciones. Decidió, á petición de su Presidente, el enviar á la Secretaría la proposición de Francia, concerniente á la nueva clasificación de los artículos del Reglamento de ejecución de la Convención principal, y el aplazamiento de la proposición hecha por la Administración alemana, con motivo de los derechos de tránsito, hasta que llegue la discusión del art. 4 de la Convención principal.

El debate se estableció bajo las proposiciones de Noruega y de los Países Bajos, relativas á la conclusión—ya preconizada en Viena—de un tratado principal que contenga las disposiciones fundamentales de la Unión Postal.

La Delegación de Francia pidió que esas proposiciones fueran desechadas, á causa de los motivos por los cuales fueron rehusadas en el Congreso de Viena. La legislación francesa no sería compatible con ese tratado, al cual la Delegación de Francia no podría adherirse.

La Delegación alemana reconoció la grande utilidad de una acta definitiva tal como se propone, principalmente para impedir que se vuelvan á poner á discusión, en cada Congreso, todas las disposiciones fundamentales de la Unión; pero como la elaboración de un tratado semejante, presentaría grandes dificultades, no es posible abordarla en el Congreso actual. Se necesita, por el contrario, activar los trabajos de modo que permitan á los Delegados el regresar á su patria lo más pronto posible. En estas condiciones, sería preferible encargar á la Oficina Internacional la preparación de un proyecto que, después de ser examinado por una conferencia especial, se comunicaría á todas las oficinas y se sometería á un próximo Congreso.

En vista de la observación del Delegado de Bélgica, respecto á que ya se había tratado en el Congreso de Viena el que se encargara de ese trabajo á la Oficina Internacional, el Sr. Director Hohn manifestó que la conclusión del debate que entonces se efectuó, no le pareció bastante precisa para creerse autorizado á presentar un proyecto á las Administraciones de la Unión.

La Delegación francesa duda que ese trabajo sea de las atribuciones de la Oficina Internacional. Según su opinión, pertenece á una Administración de la Unión el enviar á la Secretaría un proyecto que se someta al examen de las demás Administraciones de la Unión. De cualquier modo que sea y teniendo en cuenta las salvedades que puedan presentarse en cuanto al fondo, la Delegación de Francia no se opone á que se dé lectura á la proposición neerlandesa.

El Sr. Director Hohn hizo notar que no es necesario manifestar que la Oficina Internacional está á disposición del Congreso. El § 2 del artículo 22 de la Convención principal, encarga, además, á esa Oficina que proceda á los estudios y á los trabajos que se le confieran en interés de la Unión. Ningún texto se opondría, pues, á que la Oficina Internacional abordara la cuestión; pero la decisión que la Comisión tomara en ese sentido, debería ser ratificada por el Congreso.

La Delegación neerlandesa insistió en exponer su proposición. No se trata de elaborar el proyecto de tratado por el Congreso actual, sino de que se designe una comisión que se encargue de ese asunto.

Después de un nuevo cambio de observaciones entre los Señores Delegados de Alemania, de Francia, de la Gran Bretaña y de Noruega, la Comisión fué de opinión unánime de que había lugar á escuchar la exposición de la proposición neerlandesa, y se concedió, al efecto, la palabra al Sr. Delegado de los Países Bajos.

Dicho Delegado rindió homenaje á la grandiosidad de la obra de Berna; indicó, á grandes rasgos, el desarrollo considerable que ha experimentado y los numerosos servicios que los diferentes Congresos han agrupado sucesivamente al derredor del tratado inicial. Hizo referencia á que actualmente el correo internacional está regido por siete Convenciones ó Arreglos y por seis Reglamentos. No es de admirarse que, en trabajos de esa índole, se hayan deslizado omisiones, repeticiones, discordancias, y aun contradicciones. No podía ser de otra manera. El Sr. Delegado de los Países Bajos justificó su apreciación por medio de numerosas citas de textos; concluyó indicando la necesidad absoluta de no perseverar en el sistema seguido hasta aquí y de encargar á una Comisión de cinco miembros el que se preparara una revisión completa de las Convenciones, de los Arreglos y de los Reglamentos. Esta Comisión, sin innovar nada en el fondo, elaboraría una Convención de principios, á ejemplo de la Convención telegráfica de San Petersburgo, de los Arreglos relativos á las diversas categorías de objetos postales y de los Reglamentos de ejecución. Se obtendrían, así, una Convención principal y seis Arreglos, cuyas disposiciones no sufrirían cambios frecuentes, y Reglamentos á los cuales las simples conferencias administrativas, podrían introducir modificaciones de reconocida utilidad. Se reuniría en 1900 un Congreso para aprobar la obra de la Comisión y las nuevas actas se pondrían en ejecución en el curso del primer año del siglo veinte.

El Sr. Delegado de los Países Bajos propuso, pues, que se invitara al Sr. Presidente del Congreso á que nombrara una Comisión con objeto de revisar las diferentes actas de la Unión, y de fijar, en el año de 1900, la fecha del próximo Congreso.

Esta proposición no fué tomada en consideración.

El Delegado de Alemania hizo constar que, si la proposición fué rechazada por la Comisión, no hay en el hecho razón alguna para que el promotor de la idea se desanime. El formular un proyecto de tratado fundamental, es una obra difícil, sin duda alguna, pero en cambio, los progresos que se obtendrán en lo futuro, con ese tratado, serán de gran importancia. El Sr. Avelaar habrá merecido, entonces, bien de la Unión, si alcanza el éxito debido en esta tarea.

El Delegado de los Países Bajos dió las gracias á su colega de Alemania por sus frases alentadoras, pero cree deducir del silencio de la Comisión, que ésta no juzga útil la revisión propuesta por la Administración neerlandesa.

CONVENCION PRINCIPAL

A propuesta del Sr. Delegado de Italia, apoyado por su colega de Alemania, se reservó el preámbulo, hasta que el Congreso resuelva la naturaleza de las actas que deban terminarse en Washington.

Artículo 1.°

Aceptado.

Artículo 2.°

Aceptado.

ARTÍCULO 3.°

El § 1 quedó sin cambio.

A propósito del § 2, el Sr. Delegado de Portugal hizo una síntesis de la proposición de la Administración portuguesa, en cuyos términos las palabras «A menos de arreglo en contrario,» se reemplazarán por «A menos de arreglos especiales entre los Gobiernos de los países remitentes de envíos y las compañías de navegación». No se trata sino de un simple cambio de forma, útil, solamente, para precisar mejor un punto sobre el cual ha habido controversia y poner fuera de duda el derecho que tienen los gobiernos de tratar con las Compañías respecto del transporte de las correspondencias.

El Sr. Ansault, Delegado de Francia, objetó que ese derecho no está dentro de la cuestión, pues la Convención que se discute rige exclusivamente la relación entre Administraciones postales. El texto actual, aceptado después de la discusión en Congresos anteriores, deja á los Gobiernos libertad absoluta de tratar con aquellas Compañías de navegación que estén en aptitud de aceptar sus proposiciones. No sucede lo mismo respecto de los envíos marítimos franceses: los Gobiernos no pueden tratar directamente, por razón de sus contratos con el correo francés.

El Sr. Fritsch, Delegado de Alemania, apoyó la apreciación del Delegado de Francia, haciendo notar que se trata de una cuestión de fondo y no de un simple cambio de redacción.

La proposición de Portugal no fué apoyada, y el texto del § 2 del artículo 3 se adoptó sin modificación.

El artículo 3 no fué, pues, modificado.

ARTÍCULO 4.°

Los §§ 1 y 2 fueron aceptados.

En cuanto al § 3, el señor Fritsch, Delegado de Alemania, sometió á la Comisión el proyecto presentado por su Administración con motivo del tránsito territorial y de los derechos de transporte marítimo. Este proyecto es conocido; la exposición de los fundamentos explica suficientemente el objeto de ella y algunas consideraciones generales bastaron para apreciar suoportunidad.

La cuestión de que sea gratuito el tránsito, data del Congreso de Berna, y si entonces no tuvo solución es porque se han querido tener en cuenta sacrificios considerables que hubiera impuesto á ciertas oficinas el que ese tránsito fuera gratuito en lo absoluto. De allí el establecimiento, á título provisional, de los derechos de tránsito moderados. Hace de esto 23 años; ¡las cosas han cambiado demasiado! El derecho moderado de entonces se ha convertido en una especie de peaje, y países hay que han visto sus ingresos, con motivo de ese peaje, aumentar en un 70 por 100 con motivo del enorme acrecentamiento del tráfico.

Por otra parte, las estadísticas de tránsito se hacen cada día más laboriosas y constituyen actualmente una traba seria para el servicio postal. El Sr. Delegado Fritsch citó, en apoyo de esta apreciación, el número considerable de documentos, de cuentas, etc., que se han extendido ó revisado en Alemania con motivo de la última estadística.

La proposición alemana tiene por objeto poner el remedio á una situación que ha llegado á ser intolerable. No duda que esta proposición sea susceptible de perfeccionarse, y declaró que Alemania está dispuesta á adherirse á todo proyecto que ponga fin á un estado de cosas, que no puede continuar sin cometerse una injusticia. En todos los Congresos se ha afirmado la necesidad de una solución, y el de Viena prescribió una amplia investigación, cuyos resultados han sido recogidos por la Oficina Internacional. La Unión no puede señalar el paso; debe ir siempre hacia adelante, según la expresión del muy sentido Sr. Stephan. Es preciso terminar con el sistema actual. La proposición alemana respeta todos los intereses legítimos; exceptúa completamente á los países pequeños del trabajo de la estadística, así como de los pagos que se hagan con motivo del tránsito, y no hace intervenir, en esto, sino á los países de importancia.

La Unión Postal Universal está completamente constituída; ha llegado el momento de tomar una decisión respecto al tránsito; los Delegados de Alemania se someten á todas las concesiones posibles, con tal de que se llegue al fin.

El Sr. Chiaradia, Delegado de Italia, rebatió la idea de que el tránsito gratuito pueda considerarse como el objeto final de la Unión. El voto de una investigación al Congreso de Viena, no tiene significación: votar una investigación es, con frecuencia, en los parlamentos, echar tierra á un negocio. El objeto real de la Unión, es prestar al público los mayores servicios posibles en materia postal, y el que el tránsito sea gratuito tiende á ese fin, pues los países de tránsito bajo el régimen de que el tránsito sea gratuito, no dejarían de acelerar, de antemano, sus propias expediciones, con detrimento de las de los demás países. Las Administraciones que, en razón de su situación geográfica, transporten envíos de otros muchos países, asumen, con motivo de eso, gastos que van creciendo con el tráfico, y se cometería realmente una injusticia, si no se pagara el derecho de tránsito. Es inexacto que los derechos de tránsito constituyan un peaje en el sentido que el Delegado de Alemania ha querido dar á esa palabra: constituyen la remuneración de un servicio real y costoso. Los motivos invocados por el Sr. Delegado de Alemania no son, pues, fundados.

La estadística no es tampoco tan formidable, como el Sr. Fritsch se ha servido decirme; en Italia se llega á ella sin las dificultades que ha señalado.

Son posibles las modificaciones. Se puede no tener estadística sino cada seis años y excluir de ella á los países que tienen un excedente de gasto inferior á 10,000 francos.

El Sr. Delegado de Italia admitió que se simplificaran, pero estima que

el abolir la remuneración del tránsito, sería negar la justicia. Admite, asimismo, que se discutan las cuotas de remuneración, pero no alcanza el fundamento en que haya que basarse para reducir esas cuotas en un 25 por 100. Esa cifra le parece arbitraria.

El Sr. Fritsch, Delegado de Alemania, contestó que las estadísticas son de por sí arbitrarias; las diferencias inexplicables que se notan entre uno y otro, son la prueba de ello. Protesta contra la interpretación del Sr. Chiaradia con motivo del voto de la investigación respecto al tránsito formulado por el Congreso de Viena. Los parlamentos que son cuerpos políticos, tienen otros hábitos distintos á los de un Congreso postal. La Administración alemana está muy por encima de la suposición de que busque el substraerse del pago de los gastos que impone á otras oficinas, pero no quiere pagar sino el equivalente de esos gastos, y nada más.

Alemania está rodeada de países cuyo tráfico postal se desarrolla rápidamente, y el tránsito por su territorio no puede menos que llegar á ser muy considerable; el que el tránsito sea gratuito, le impondrá, pues, un gran sacrificio, desde el punto de vista del porvenir; pero ella hará, gustosa, ese sacrificio, en bien del interés común.

El Sr. Chiaradia, Delegado de Italia, sostiene todas las críticas que ha dirigido contra la protección alemana en todo aquello en que esa proposición se contrae á que el tránsito sea gratuito. No ha discutido la oportunidad de una reducción de los derechos.

El Sr. Sevastianof, Delegado de Rusia, hizo constar, que el proyecto de Alemania tiene, para él, la ventaja de un estudio concienzudo; pero estima que no se pueden determinar las bases del pago del tránsito para un período demasiado largo, y propone que no se dictamine sobre la materia sino de conformidad con la duración de las actas que se concluyan en Washington.

El Sr. Sterpin, Delegado de Bélgica, rectificó el sentido que la exposición de los fundamentos de la proposición de Alemania, atribuye á una observación del Sr. Fassiaux, Delegado belga en el Congreso de Berna. Esta observación tendía á la aceptación de cuotas diferenciales por el cálculo de los derechos de tránsito. Cuando fué formulada, desde luego fué rechazado por el Congreso el que el tránsito fuese gratuito. Las actas del Congreso de Berna dan fe de ello.

La verdad, bien conocida desde entonces, es que jamás en ningún Congreso los Delegados de Bélgica han admitido la idea de que el tránsito sea gratuito.

Si esta idea—la única del ilustre promotor de la Unión que no ha sido adoptada desde luego—no se ha efectuado aun después de 25 años, es porque peca contra la equidad.

La Delegación belga comprende y admite que se discuta el *cuantum* y el modo de remuneración del tránsito, y que se busquen todas las simplificaciones que atañen á los procedimientos estadísticos actuales. Podrá hacer, respecto á esto, las concesiones que sean compatibles con la equidad; pero también debe declarar, que no está autorizada para poner la firma de Bélgica en el acta en que se inscriba el principio de que el tránsito sea gratuito.

El Sr. Fritsch, Delegado de Alemania, entrevé en las declaraciones de la Delegación belga, un medio de aproximarse al estudio de las reducciones y de las simplificaciones compatibles con la equidad.

La proposición de Alemania no determina que el tránsito sea gratuito, sino más bien que haya una remuneración más moderada del tránsito y que los trabajos de la estadística se simplifiquen. Esos trabajos, sin embargo de lo que de ellos haya dicho el Sr. Delegado de Italia, son demasiado laboriosos, y se convierten más y más incompatibles con el acrecentamiento del tráfico.

El Sr. Sterpin, Delegado de Bélgica, declaró estar dispuesto á seguir á la Delegación alemana en la vía de la conciliación; pero á condición de que se rechace la cuestión de que el tránsito sea gratuito.

El Sr. Ansault, Delegado de Francia, apoyó las observaciones de los Delegados de Italia y de Bélgica. Según las declaraciones del Delegado de Alemania, cree que la cuestión de que el tránsito sea gratuito, quedará desechada y cordialmente se felicita por ello.

En apoyo de la rectificación hecha por el Delegado de Bélgica, puede afirmar que no hubo discusión alguna en el Congreso de Berna respecto de que el tránsito fuera gratuito. Las actas de las sesiones de ese Congreso, que ha compulsado recientemente, no contienen dato alguno de ello.

Si algunos se figuran, equivocadamente, por cierto, que el tránsito de los envíos no entraña gastos, los hechos probarán lo contrario. El correo francés debe pagar á las compañías de caminos de fierro, por el último año fiscal, cerca de 500,000 francos por gastos suplementarios, ocasionados, sobre todo, por envíos del extranjero. Muy recientemente aún, el correo francés no ha podido obtener sino una ligera indemnización por el transporte de envíos neerlandeses para las Indias, efectuado por medio de un ferrocarril que no tenía carácter postal. Sería injusto querer imponer esos gastos sin compensación. El Sr. Delegado de Francia creyó inútil el insistir sobre ese punto. Habiéndose hecho á un lado la cuestión de que el tránsito sea gratuito, estaría dispuesto á conformarse con una sola estadística en el intervalo de dos Congresos, ó aun á atenerse á los resultados de la estadística de 1896, salvo el que se prevea una revisión posterior. Propuso, además, el que se enviaran á una Sub-Comisión todas las proposiciones relativas al tránsito. El Sr. Chávez, Delegado de México, estimó que había llegado el momento de resolver la importante cuestión del tránsito.

Aun concediendo que la remuneración del tránsito fuese justa, el sistema actual debería ser reformado.

Las estadísticas de veintiocho días son impotentes para los resultados equitativos, y, además, en ciertos países esas estadísticas presentan dificultades casi insuperables.

Pero cree que la remuneración del tránsito no es justificada y que el interés general exige que se le ponga término.

No son algunos cuantos sacos los que puedan constituir un gasto oneroso para los países de tránsito; y las cuotas de 2 francos y de 25 céntimos por kilogramo, son exorbitantes en comparación de este cargo.

Por otra parte, todos los países para los cuales el tránsito es una especie de monopolio, tienen grandes excedentes en sus entradas, mientras que los países que pagan derechos de tránsito tienen un deficiente en su explotación postal.

Es un principio ya sentado, que una Administración postal no deba tener utilidades; sus excedentes deben dedicarse al mejoramiento del servicio. Por consiguiente, esos excedentes no podrían tener mejor aplicación en el interés general, que la de pagar los derechos de tránsito y en hacer desaparecer la traba que esos gastos, tales como están hoy repartidos, constituyen para la circulación de las correspondencias en la Unión.

El Sr. Buxton Forman, Delegado de la Gran Bretaña, preguntó si el señor Delegado de Alemania, al sostener que ha renunciado á insistir acerca de que el tránsito sea gratuito, no retira su proposición.

El Sr. Fritsch no encuentra razón alguna para que se retire esa proposición. El que el tránsito sea gratuito, no ha sido indicado sino de una manera accesoria, como un *desideratum* para el porvenir. Pero la proposición alemana no tiene, en efecto, por causa sino el precisar la supresión de la estadística y la reducción de los derechos de tránsito.

Los Sres. Delegados de Suiza, de Austria y de Hungría, insistieron, en seguida, acerca de la necesidad de reducir los derechos de tránsito y de simplificar los trabajos de la estadística.

Finalmente, la Comisión aceptó la proposición del Sr. Delegado de Francia, apoyada por la Delegación suiza, de encargar á una Sub-Comisión el examen de las cuestiones que se relacionaren con el tránsito territorial y el transporte marítimo, y delegó á su Presidente el derecho de nombrar á los miembros que deban integrarla.

Este dió á conocer que, para satisfacer á la doble necesidad de limitar el número de las Delegaciones que formarían parte de la Sub-Comisión y de que estén representados en ella, hasta donde sea posible, todos los intereses de que se trata, cree deber designar cuatro países que han hecho proposiciones en materia de tránsito: Alemania, Austria, Hungría y Suiza; cuatro países opuestos á esas proposiciones: Bélgica, Francia, Italia y Países Bajos; en fin, tres países escogidos entre los principales de la Unión: los Estados Unidos de América, la Gran Bretaña y Rusia. La Delegación rusa pidió el que no se la considerara en la Sub-Comisión, por tener ésta que conocer de cuestiones que, actualmente, por lo menos, no interesan directamente á Rusia.

El Sr. Delegado de la República Argentina hizo notar, con pena, que los países de la América del Sur que, en conjunto, tienen una importancia comercial y postal de consideración, no tienen un solo representante en el

seno de la Sub-Comisión. Esta falta le parece tanto más inexplicable, cuanto que las oficinas postales sud-americanas, por diversos motivos que él expuso, están muy particularmente interesadas en la cuestión del tránsito territorial y en la del transporte marítimo. El Sr. Presidente propuso, y la Comisión lo aprobó, el comprender en la Sub-Comisión á la Delegación de la República Argentina en substitución de la de Rusia.

La Sub-Comisión dió cuenta del cumplimiento de su misión en el informe que sigue, y al cual se le dió lectura en la sesión del 30 de Mayo.