

Übereinkommen über die internationale Rechtsordnung (Regime) der Seehäfen (Meerhäfen)

Abgeschlossen in Genf am 9. Dezember 1923

Von der Bundesversammlung genehmigt am 28. September 1926²

Ratifikationsurkunde von der Schweiz hinterlegt am 23. Oktober 1926

In Kraft getreten für die Schweiz am 21. Januar 1927

(Stand am 15. März 2005)

Deutschland, Belgien, Brasilien, Britisches Reich (mit Neuseeland und Indien), Bulgarien, Chile, Dänemark, Spanien, Estland, Griechenland, Ungarn, Italien, Japan, Litauen, Norwegen, die Niederlande, Salvador, das Königreich der Serben, Kroatien und Slowenen, Siam, Schweden, die Schweiz, die Tschechoslowakei und Uruguay,

von dem Wunsche geleitet, in möglichst weitem Masse die Freiheit der Verkehrswege, die Artikel 23e des Völkerbundsvertrages³ vorsieht, in den ihrer Staatshoheit oder Herrschaft unterstellten Seehäfen und für die Zwecke des internationalen Handels, die Gleichbehandlung der Schiffe aller Vertragsstaaten, ihrer Waren und ihrer Reisenden zu gewährleisten,

in Erwägung, dass der beste Weg, um in dieser Frage zu einem Ergebnis zu gelangen, ein allgemeines Übereinkommen ist, dem später möglichst viele Staaten beitreten können,

in Erwägung, dass die am 10. April 1922 in Genua zusammengetretene Konferenz in einer Entschliessung, die den zuständigen Stellen des Völkerbundes mit Zustimmung des Völkerbundsrates und der Völkerbundsversammlung übermittelt worden ist, das Verlangen ausgesprochen hat, es möchten baldmöglichst die in den Friedensverträgen vorgesehenen internationalen Übereinkommen über die Rechtsordnung der Verkehrswege abgeschlossen und in Kraft gesetzt werden, und dass in Artikel 379 des Vertrags von Versailles⁴ und die in den entsprechenden Artikeln der

BS 13 529; BBl 1926 I 175

¹ Der französische Originaltext findet sich unter der gleichen Nummer in der entsprechenden Ausgabe dieser Sammlung. Die vorliegende deutsche Übersetzung ist von der Schweiz, Deutschland und Österreich gemeinsam festgelegt worden.

² AS 44 739

³ Art. 23 Bst. e des Völkerbundsvertrages lautete: «Unter Vorbehalt und in Übereinstimmung mit den Vorschriften der gegenwärtig zu Recht bestehenden oder später abzuschliessenden internationalen Übereinkommen erklären die Mitglieder des Völkerbundes:

...
e) dass sie die erforderlichen Bestimmungen treffen werden, um die Freiheit der Verbindungswege und der Durchfuhr zu gewährleisten und aufrechtzuerhalten sowie um eine gerechte Behandlung des Handels aller Mitglieder des Völkerbundes sicherzustellen. In dieser Hinsicht soll den besonderen Bedürfnissen der im Krieg von 1914–1918 verwüsteten Gebiete Rechnung getragen werden.»

⁴ Art. 379 des Versailler Vertrages lautet:

übrigen Verträge die Ausarbeitung eines allgemeinen Übereinkommens über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen vorgesehen ist,

nach Annahme der Einladung des Völkerbundes zur Teilnahme an einer nach Genf auf den 15. November 1923 einberufenen Konferenz,

willens, die Bestimmungen des auf dieser Konferenz angenommenen Statuts über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen in Kraft zu setzen und zu diesem Zweck ein allgemeines Übereinkommen abzuschliessen,

haben als hohe vertragsschliessende Teile zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

(Es folgen die Namen der Bevollmächtigten)

die nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten über folgendes übereingekommen sind:

Art. 1

Die Vertragsstaaten erklären, dass sie das anliegende Statut über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen annehmen, das von der zweiten in Genf am 15. November 1923 zusammengetretenen allgemeinen Konferenz über die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr gutgeheissen worden ist.

Das Statut bildet einen wesentlichen Bestandteil des Übereinkommens.

Infolgedessen erklären sie, dass sie die Verpflichtungen und Verbindlichkeiten des Statuts nach seinem Wortlaut und nach Massgabe der darin enthaltenen Bedingungen annehmen.

Art. 2

Das Übereinkommen berührt in keiner Weise die Rechte und Pflichten, die sich aus den Bestimmungen des in Versailles am 28. Juni 1919 unterzeichneten Friedensvertrages und der übrigen gleichartigen Verträge in bezug auf die Mächte ergeben, die diese Verträge unterzeichnet haben oder aus ihnen Rechtsvorteile herleiten können.

Art. 3

Das Übereinkommen, dessen französischer und englischer Wortlaut in gleicher Weise massgebend ist, trägt das Datum des heutigen Tages und bleibt bis zum 31. Oktober 1924 zur Unterzeichnung offen für jeden auf der Konferenz von Genf vertretenen Staat, für jedes Mitglied des Völkerbundes und für jeden Staat, dem der Völkerbundsrat zu diesem Zweck eine Ausfertigung des Übereinkommens zugestellt hat.

«Unbeschadet der besonderen Verpflichtungen, die Deutschland zugunsten der alliierten und assoziierten Mächte durch den gegenwärtigen Vertrag auferlegt sind, verpflichtet sich Deutschland, jedem allgemeinen Abkommen über die internationale Regelung des Durchgangsverkehrs, der Schifffahrtswege, der Häfen und Eisenbahnen beizutreten, das zwischen den alliierten und assoziierten Mächten mit Zustimmung des Völkerbundes binnen fünf Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages abgeschlossen wird.»

Art. 4

Das Übereinkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden sind dem Generalsekretär des Völkerbundes zu übermitteln, der ihre Hinterlegung allen Staaten mitteilt, die es unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind.

Art. 5

Vom 1. November 1924 an kann jeder auf der in Artikel 1 erwähnten Konferenz vertretene Staat, jedes Mitglied des Völkerbundes und jeder Staat, dem der Völkerbundsrat zu diesem Zwecke eine Ausfertigung des Übereinkommens zugestellt hat, diesem beitreten.

Dieser Beitritt geschieht durch eine dem Generalsekretär des Völkerbundes⁵ zu übermittelnde Urkunde, die im Archiv des Sekretariates zu hinterlegen ist. Der Generalsekretär gibt die Hinterlegung sofort allen Staaten bekannt, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind.

Art. 6

Das Übereinkommen tritt erst nach Ratifikation durch fünf Staaten in Kraft, und zwar am neunzigsten Tage nach dem Eingang der fünften Ratifikationsurkunde beim Generalsekretär des Völkerbundes. In der Folge erlangt das Übereinkommen für jeden Vertragsteil Rechtswirkung neunzig Tage nach dem Eingang seiner Ratifikationsurkunde oder der Bekanntgabe seines Beitritts.

Gemäss den Bestimmungen des Artikel 18 des Völkerbundsvertrages hat der Generalsekretär die Eintragung des Übereinkommens am Tage seines Inkrafttretens vorzunehmen.

Art. 7

Der Generalsekretär des Völkerbundes⁶ führt unter Beachtung des Artikel 9 ein besonderes Verzeichnis derjenigen Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet oder ratifiziert haben, ihm beigetreten sind oder es gekündigt haben. Das Verzeichnis steht den Mitgliedern des Völkerbundes jederzeit zur Einsicht offen und wird nach näherer Weisung des Völkerbundsrates möglichst oft veröffentlicht.

Art. 8

Vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikel 2 kann das Übereinkommen von jedem Vertragsteil nach Ablauf einer Frist von fünf Jahren, gerechnet vom Tage des Inkrafttretens für den betreffenden Teil, gekündigt werden. Die Kündigung erfolgt in Form einer an den Generalsekretär des Völkerbundes⁷ gerichteten schriftlichen

⁵ Nach der Auflösung des Völkerbundes ist das Generalsekretariat der Vereinten Nationen mit den hier erwähnten Funktionen betraut (BBl 1946 II 1222, 1227 ff.).

⁶ Nach der Auflösung des Völkerbundes ist das Generalsekretariat der Vereinten Nationen mit den hier erwähnten Funktionen betraut (BBl 1946 II 1222, 1227 ff.).

⁷ Siehe Fussn. zu Art. 5.

Erklärung. Eine Abschrift der Erklärung nebst Angabe ihres Eingangsdatums wird den übrigen Vertragsteilen vom Generalsekretär sofort zugestellt.

Die Kündigung tritt ein Jahr nach dem Tage ihres Eingangs beim Generalsekretär in Kraft und hat nur in bezug auf den kündigenden Staat Rechtswirkung.

Art. 9

Jeder Staat, der das Übereinkommen unterzeichnet oder ihm beitrifft, kann entweder bei der Unterzeichnung oder bei der Ratifikation oder beim Beitritt erklären, dass die Annahme des Übereinkommens weder die Gesamtheit noch einen Teil seiner Schutzgebiete, Kolonien überseeischen Besitzungen oder Gebiete, die seiner Staatshoheit oder Herrschaft unterstellt sind, verpflichtet; er kann später gemäss Artikel 5 gesondert beitreten im Namen irgendeines Schutzgebietes, einer Kolonie, einer überseeischen Besitzung oder eines überseeischen Gebietes, die durch diese Erklärung ausgeschlossen sind.

Ebenso kann die Kündigung gesondert für jedes Schutzgebiet, jede Kolonie, jede überseeische Besitzung oder jedes überseeische Gebiet erfolgen; für diese Kündigung gelten die Bestimmungen des Artikel 8.

Art. 10

Die Revision des Übereinkommens kann jederzeit von einem Drittel der Vertragsstaaten verlangt werden.

Zu Urkund dessen haben die oben genannten Bevollmächtigten das Übereinkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Genf, den 9. Dezember 1923, in einer einzigen Ausfertigung, die im Archiv des Völkerbundssekretariates⁸ hinterlegt bleibt.

(Es folgen die Unterschriften)

⁸ Siehe Fussn. zu Art. 5.

Statut

Art. 1

Als Seehäfen im Sinne dieses Statuts gelten die Häfen, die üblicherweise von Seeschiffen angelaufen werden und dem Aussenhandel dienen.⁹

Art. 2¹⁰

Unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit und mit dem in Artikel 8 Absatz 1 vorgesehenen Vorbehalt verpflichtet sich jeder Vertragsstaat, den Seeschiffen jedes andern Vertragsstaates die gleiche Behandlung zu gewährleisten wie seinen eigenen Seeschiffen oder denen irgendeines andern Staates in den seiner Staatshoheit oder Herrschaft unterstellten Häfen hinsichtlich des freien Zugangs zum Hafen, seiner Benutzung und des vollen Genusses der für die Schifffahrt und die Handelsverrichtungen bestehenden Einrichtungen, die er den Seeschiffen, ihren Waren und Reisenden zur Verfügung stellt.

Die so festgesetzte Gleichbehandlung erstreckt sich auf die Erleichterungen aller Art wie: Zuteilung von Kaiplätzen, Lade- und Löscheinrichtungen sowie auf jede Art von Abgaben und Gebühren, die im Namen oder für Rechnung der Regierung, der öffentlichen Behörden, der Konzessionäre oder von Anstalten jeder Art erhoben werden.

Art. 3

Die Bestimmungen des vorhergehenden Artikels beschränken in keiner Weise die Freiheit der zuständigen Behörden eines Seehafens bei der Anwendung der Massnahmen, die zu ergreifen sie im Interesse einer guten Verwaltung des Hafens für angezeigt erachten, vorausgesetzt, dass diese Massnahmen dem Grundsatz der Gleichbehandlung entsprechen, wie er in dem genannten Artikel näher bestimmt ist.

Art. 4

Alle Abgaben und Gebühren für die Benutzung der Seehäfen müssen vor ihrer Inkraftsetzung in gehöriger Weise veröffentlicht werden.

Dasselbe gilt für die Polizei- und Betriebsvorschriften.

In jedem Seehafen hat die Hafenverwaltung ein Verzeichnis der in Kraft befindlichen Abgaben von Gebühren sowie der Polizei- und Betriebsvorschriften zur Verfügung der Interessenten zu halten.

⁹ Siehe auch Ziff. 1 des Unterzeichnungsprot. hiernach.

¹⁰ Siehe auch Ziff. 4 des Unterzeichnungsprot. hiernach.

Art. 5

Bei der Festsetzung und Erhebung von Zöllen und ähnlichen Abgaben, von Orts- und Verbrauchsabgaben sowie von Nebenkosten, die bei Ein- oder Ausfuhr der Waren über Seehäfen zu entrichten sind, die der Staatshoheit oder Herrschaft der Vertragsstaaten unterstellt sind, darf die Flagge des betreffenden Seeschiffes in keiner Weise in Betracht gezogen und daher keinerlei Unterschied gemacht werden zum Nachteil der Flagge irgendeines Vertragsstaates zwischen dieser und der Flagge des Staates, dessen Staatshoheit oder Herrschaft der Hafen untersteht oder der irgendeines andern Staates.

Art. 6

Um den in Artikel 2 festgelegten Grundsatz der Gleichbehandlung in den Seehäfen in der Praxis nicht dadurch unwirksam zu machen, dass gegen Seeschiffe eines Vertragsstaates, welche die genannten Häfen benutzen, andere Massnahmen ergriffen werden, die eine unterschiedliche Behandlung mit sich bringen, verpflichtet sich jeder Vertragsstaat zur Anwendung der Bestimmungen der Artikel 4, 20, 21 und 22 des Statuts, das dem in Genf am 9. Dezember 1923¹¹ unterzeichneten Übereinkommen über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen beigelegt ist, soweit sich diese Artikel auf die Transporte von oder nach einem Seehafen beziehen, gleichviel, ob dieser Vertragsstaat Vertragsteil des Übereinkommens über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen ist oder nicht. Die genannten Artikel müssen gemäss den Bestimmungen des Unterzeichnungsprotokolls des vorerwähnten Übereinkommens¹² ausgelegt werden.

Art. 7

Sofern keine besonderen Gründe vorliegen, die sich namentlich auf geographische, wirtschaftliche oder technische, eine Abweichung rechtfertigende Erwägung stützen, dürfen die Zölle, die in irgendeinem der Staatshoheit oder Herrschaft eines Vertragsstaates unterstellten Seehafen erhoben werden, nicht höher sein als die, welche an den andern Zollgrenzen desselben Staates auf Waren gleicher Art, gleicher Herkunft oder gleicher Bestimmung erhoben werden.

Wenn wegen der oben erwähnten Gründe auf andern Ein- und Ausfuhrwegen besondere Zollerleichterungen von einem Vertragsstaat gewährt werden, so wird dieser sie nicht zu unangemessener unterschiedlicher Behandlung zum Nachteil der Ein- oder Ausfuhr der seiner Staatshoheit oder Herrschaft unterstellten Seehäfen benutzen.

Art. 8

Jeder Vertragsstaat behält sich die Freiheit vor, nach vorheriger Mitteilung auf diplomatischem Wege die Vergünstigung der Gleichbehandlung für alle Schiffe eines Staates vorübergehend aufzuheben, der in einem seiner Staatshoheit oder

¹¹ SR 0.742.101.1

¹² SR 0.742.101

seiner Herrschaft unterstellten Seehäfen die Bestimmungen des Statuts auf die Schiffe des betreffenden Vertragsstaates, deren Waren oder Reisenden tatsächlich nicht anwendet.

Falls die im vorigen Absatz vorgesehene Massnahme Anwendung findet, haben beide Staaten, sowohl derjenige, der sie ergriffen hat, als auch der, gegen den sie gerichtet ist, das Recht, sich an den Ständigen Internationalen Gerichtshof¹³ mit einem an die Gerichtsschreiberei gerichteten Antrag zu wenden. Dieser hat darüber im summarischen Verfahren zu entscheiden.

Es steht jedoch jedem Vertragsstaat frei, im Augenblick der Unterzeichnung oder der Ratifikation des Abkommens zu erklären, dass er gegenüber allen Vertragsstaaten, welche die gleiche Erklärung abgeben, auf das Recht verzichtet, die im ersten Absatz dieses Artikels erwähnten Massnahmen zu ergreifen.

Art. 9

Das Statut bezieht sich in keiner Weise auf die Küstenschifffahrt.

Art. 10

Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, in seinen Seehäfen den Schleppdienst nach seinem Ermessen einzurichten, jedoch hat er dabei die Bestimmungen der Artikel 2 und 4 zu beachten.

Art. 11

Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, das Lotsenwesen nach seinem Ermessen einzurichten oder durch Bestimmungen zu regeln.

Bei Lotsenzwang unterliegen die Tarife und Dienstleistungen den Bestimmungen der Artikel 2 und 4, jedoch kann jeder Vertragsstaat seine Staatsangehörigen, welche die festgesetzten fachlichen Bedingungen erfüllen, von dieser Verpflichtung befreien.

Art. 12

Jedem Vertragsstaat steht es frei, bei der Unterzeichnung oder der Ratifizierung dieses Übereinkommens zu erklären, dass er sich das Recht vorbehält, gemäss seiner eigenen Gesetzgebung unter möglichster Anlehnung an die Grundsätze des Statuts die Beförderung von Auswanderern auf diejenigen Seeschiffe zu beschränken, denen er dazu die Ermächtigung mit Rücksicht darauf erteilt hat, dass die sie von der Gesetzgebung aufgestellten Bedingungen erfüllt haben.

Die zur Beförderung von Auswanderern ermächtigten Seeschiffe geniessen in allen Seehäfen alle in dem Statut vorgesehenen Vorteile.

¹³ Der Ständige Internationale Gerichtshof wurde aufgelöst durch den Beschluss der Völkerbundsversammlung vom 18. April 1946 (BBI 1946 II 1227) und ersetzt durch den Internationalen Gerichtshof (SR 0.120).

Art. 13

Das Statut findet Anwendung auf alle Seeschiffe, gleichviel, ob sie Privaten, öffentlichen Verbänden oder dem Staat gehören.

Es bezieht sich jedoch in keiner Weise auf Kriegsschiffe, Schiffe des Polizei- und Aufsichtsdienstes, noch im allgemeinen auf Schiffe, die irgendwie die Staatsgewalt ausüben, noch auf alle andern Schiffe, sobald sie ausschliesslich den Zwecken der See-, Militär- oder Luftstreitkräfte eines Landes dienen.

Art. 14

Das Statut bezieht sich in keiner Weise auf Fischereifahrzeuge und ihren Fang.

Art. 15

Sollte ein Vertragsstaat durch Vertrag, Abkommen oder Vereinbarung einem andern Staate in einer bestimmten Zone eines seiner Seehäfen zur Erleichterung der Durchfuhr von Waren und Reisenden nach oder von dem genannten Staat gewisse Rechte eingeräumt haben, so kann kein anderer Vertragsstaat sich auf die Bestimmungen des Statuts berufen, um gleichartige Rechte für sich in Anspruch zu nehmen.

Jeder Vertragsstaat, der solche Rechte in einem Seehafen eines Vertragsstaates oder eines andern Staates geniesst, muss sich hinsichtlich der Behandlung der Schiffe, die mit ihm Handel treiben, sowie ihrer Waren und Reisenden nach den Bestimmungen des Statuts richten.

Jeder Vertragsstaat, der solche Rechte einem Staat, der nicht Vertragsteil ist, einräumt, hat in der zu diesem Zweck getroffenen Abmachung dem Staate, der diese Rechte geniessen soll, die Verpflichtung aufzuerlegen, sich hinsichtlich der Behandlung der Schiffe, die mit ihm Handel treiben, sowie ihrer Waren und Reisenden nach den Bestimmungen des Statuts zu richten.

Art. 16

Ausnahmsweise und für eine möglichst beschränkte Zeit können die Vorschriften der Artikel 2 bis 7 einschliesslich durch besondere oder allgemeine Massnahmen abgeändert werden, die ein Vertragsstaat beim Eintreten schwerwiegender, die Sicherheit des Staates oder die Lebensinteressen des Landes berührender Ereignisse zu treffen genötigt ist. Es besteht Einverständnis darüber, dass dabei die Grundsätze des Statuts in möglichst vollem Umfange aufrechterhalten bleiben müssen.

Art. 17

Keiner der Vertragsstaaten wird durch das Statut verpflichtet, die Durchreise solcher Personen, denen das Betreten seines Gebietes verboten ist, oder den Durchgang solcher Waren zu gestatten, deren Einfuhr aus Gründen der öffentlichen Gesundheitspflege oder der öffentlichen Sicherheit oder zur Verhütung der Einschleppung von Tier- und Pflanzenkrankheiten untersagt ist. Was den Verkehr, abgesehen vom Durchgangsverkehr, anbetriift, so ist keiner der Vertragsstaaten durch das Statut verpflichtet, die Beförderung solcher Personen, denen das Betreten seines Gebietes

nach den Landesgesetzen verboten ist, oder solcher Waren, deren Ein- oder Ausfuhr nach diesen Gesetzen untersagt ist, zu gestatten.

Jeder Vertragsstaat ist berechtigt, die erforderlichen Vorsichtsmassregeln für die Beförderung gefährlicher oder gleichartiger Waren zu treffen sowie allgemeine polizeiliche Anordnungen einschliesslich derjenigen für Ein- und Auswanderer zu erlassen, wobei Einverständnis darüber besteht, dass solche Massnahmen nicht zu einer unterschiedlichen, den Grundsätzen des Statuts zuwiderlaufenden Behandlung führen dürfen.

Das Statut kann ferner in keiner Weise die Massnahmen berühren, die irgendeiner der Vertragsstaaten auf Grund allgemeiner internationaler Vereinbarungen, an denen er beteiligt ist, oder die späterhin abgeschlossen werden sollten, zu treffen sich veranlasst sieht oder sehen könnte. Namentlich gilt dies für Vereinbarungen, die unter dem Schutze des Völkerbundes abgeschlossen sind und den Frauen- und Kinderhandel, den Durchgangsverkehr, die Aus- oder Einfuhr bestimmter Warengattungen, wie Opium und anderer schädlicher Drogen, Waffen oder Fischereierzeugnisse, betreffen und ebenso für allgemeine Vereinbarungen, welche die Verhütung irgendwelcher Beeinträchtigung von gewerblichen, literarischen oder künstlerischen Eigentumsrechten zum Gegenstand haben oder sich auf die Anwendung falscher Waren- oder Ursprungsbezeichnungen oder anderer Mittel des unlauteren Wettbewerbes beziehen.

Art. 18

Das Statut ordnet nicht die Rechte und Pflichten der Kriegführenden und Neutralen in Kriegszeiten¹⁴ bleibt jedoch auch in Kriegszeiten in Geltung, soweit es mit diesen Rechten und Pflichten vereinbar ist.

Art. 19

Vertragsstaaten verpflichten sich, die am 9. Dezember 1923 in Kraft befindlichen Übereinkommen, falls sie den Bestimmungen des Statuts zuwiderlaufen sollten, sobald die Verhältnisse es ermöglichen, spätestens bei Erlöschen der Übereinkommen durch entsprechende Abänderungen so weit mit ihnen in Einklang zu bringen, wie es die geographischen, wirtschaftlichen oder technischen Verhältnisse der Länder oder Gebiete irgend gestatten, die den Gegenstand jener Übereinkommen bilden.

Dasselbe gilt für Konzessionen, die vor dem 9. Dezember 1923 zum vollständigen oder teilweisen Betriebe der Seehäfen erteilt worden sind.

Art. 20

Das Statut hat keineswegs die Aufhebung bestehender weitergehender Erleichterungen zur Folge, die für die Benutzung der Seehäfen unter Bedingungen gewährt worden sind, die mit den Grundsätzen des Statuts vereinbar sind. Ebensowenig will es die Gewährung solcher Erleichterungen für die Zukunft ausschliessen.

¹⁴ Für diese Rechte und Pflichten siehe SR 0.515.01/22

Art. 21

Unbeschadet des im zweiten Absatz des Artikel 8 vorgesehenen Vorbehalts werden die Streitfälle, die zwischen Vertragsstaaten wegen Auslegung oder Anwendung des Statuts entstehen sollten, folgendermassen geschlichtet:

Wenn der Streitfall nicht unmittelbar zwischen den Parteien oder anderweitig auf gütlichem Wege beigelegt werden kann, so können die Parteien, bevor sie ein Schiedsgerichtsverfahren oder ein gerichtliches Verfahren herbeiführen, den Streitfall zur Begutachtung der Stelle vorlegen, die von dem Völkerbund als beratendes, fachmännisches Organ der Mitglieder des Bundes in Fragen der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs eingesetzt sein sollte. In dringenden Fällen kann ein vorläufiger Bescheid die Anwendung einstweiliger Massnahmen empfehlen, die insbesondere dazu dienen, dem internationalen Verkehr wieder die Erleichterungen zu gewähren, die vor der Handlung oder vor dem Vorfall, die den Streitfall herbeiführten, bestanden haben.

Kann der Streitfall nicht durch eines der im vorhergehenden Absatz angegebenen Verfahren beigelegt werden, so unterbreiten ihn die Vertragsstaaten einem Schiedsgericht, sofern sie nicht auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Parteien beschlossen haben oder beschliessen, ihn bei dem Ständigen Internationalen Gerichtshof¹⁵ anhängig zu machen.

Art. 22

Ist die Angelegenheit dem Ständigen Internationalen Gerichtshof¹⁶ unterbreitet, so wird gemäss Artikel 27 des Statuts des genannten Gerichtshofes¹⁷ verfahren und erkannt.

Sofern die Parteien nichts anderes bestimmen, bezeichnet im Falle eines Schiedsverfahrens jede Partei einen Schiedsrichter; das dritte Mitglied des Schiedsgerichts wird von den Schiedsrichtern, oder wenn sie sich nicht einigen können, vom Völkerbundsrat gewählt, und zwar aus der Liste der Beisitzer für die in Artikel 27 des Statuts des Ständigen Internationalen Gerichtshofes¹⁸ angeführten Angelegenheiten der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs; in diesem Falle wird das dritte Mitglied gemäss der Bestimmungen im vorletzten Absatz des Artikel 4 und im ersten Absatz des Artikel 5 des Völkerbundsvertrages¹⁹ gewählt.

¹⁵ Siehe Fussn. zu Art. 8.

¹⁶ Siehe Fussn. zu Art. 8.

¹⁷ Heute: gemäss Art. 26 und 27 des Statuts des neuen Internationalen Gerichtshofs vom 26. Juni 1945 (SR **0.193.501**).

¹⁸ Heute: gemäss Art. 26 und 27 des Statuts des neuen Internationalen Gerichtshofs vom 26. Juni 1945 (SR **0.193.501**).

¹⁹ Art. 4 vorletzter Absatz und Art. 5 Abs. 1 des Völkerbundsvertrages lauteten:
Art. 4 vorletzter Absatz: «Jedes Mitglied des Völkerbundes, das im Rate nicht vertreten ist, wird, so oft Beratungen stattfinden, welche seine Interessen besonders berühren, eingeladen werden, einen Vertreter zu entsenden, der mit Stimmrecht an diesen Verhandlungen des Rates teilnimmt.»

Art. 5 Abs. 1: «Unter Vorbehalt ausdrücklich gegenteiliger Bestimmungen des vorliegenden Völkerbundsvertrages oder des Friedensvertrages (*Gemeint ist der Vertrag von Versailles*) werden die Beschlüsse der Versammlung und des Rates von den in der Sitzung vertretenen Mitgliedern des Völkerbundes einstimmig gefasst.»

Das Schiedsgericht erkennt auf Grund des von den Parteien in gemeinsamem Einvernehmen geschlossenen Schiedsvertrages. Haben sich die Parteien nicht einigen können, so stellt das Schiedsgericht durch einstimmige Entscheidung den Schiedsvertrag nach Prüfung der von den Parteien vorgebrachten Ansprüche fest; wird keine Einstimmigkeit erzielt, so entscheidet der Völkerbundsrat nach den im vorhergehenden Absatz vorgesehenen Bestimmungen. Hat der Schiedsvertrag das Verfahren nicht festgelegt, so geschieht dies durch das Schiedsgericht selbst.

Die Parteien verpflichten sich, im Verlaufe des Schiedsgerichtsverfahrens und mangels gegenteiliger Abmachungen im Schiedsvertrag jede Frage des internationalen Rechts oder jede Frage der rechtlichen Auslegung des Statuts dem Ständigen Internationalen Gerichtshof²⁰ zu unterbreiten, wenn das Schiedsgericht auf Antrag einer Partei sich dahin aussprechen sollte, dass die Frage vor Schlichtung des Streitfalles gelöst werden müsse.

Art. 23

Es besteht Einverständnis darüber, dass das Statut nicht in dem Sinne ausgelegt werden darf, als ob es in irgendeiner Beziehung die Rechte und Pflichten von Gebieten unter sich (*inter se*) berühre, die Bestandteile eines und desselben souveränen Staates bilden oder unter seinem Schutze stehen, gleichviel, ob diese Gebiete jedes für sich Vertragsstaaten sind oder nicht.

Art. 24

In den vorstehenden Artikeln darf keine Bestimmung so ausgelegt werden, als ob sie irgendwie die Rechte oder Pflichten irgendeines Vertragsstaates in seiner Eigenschaft als Mitglied des Völkerbundes berühre.

Unterzeichnungsprotokoll

Im Begriff, das heute abgeschlossene Übereinkommen über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen zu unterzeichnen, haben die gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten folgendes vereinbart:

1. Es besteht Einverständnis darüber, dass sich die Bestimmungen des Statuts auf die Zufluchthäfen beziehen, die eigens zu diesem Zweck angelegt sind.
2. Es besteht Einverständnis darüber, dass der Vorbehalt der britischen Delegation wegen der Bestimmungen des Abschnitts 24 der «Pilotage Act» von 1913 angenommen wird.
3. Es besteht Einverständnis darüber, dass die von der französischen Gesetzgebung in bezug auf die Schiffsmakler vorgesehenen Verpflichtungen nicht als dem Grundsatz und dem Geiste des Statuts über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen zuwiderlaufend angesehen werden.

²⁰ Siehe Fussn. zu Art. 8.

4. Es besteht Einverständnis darüber, dass die in Artikel 2 des Statuts über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen vorgesehene Bedingung der Gegenseitigkeit nicht zur Folge hat, dass die Vertragsstaaten, die keine Seehäfen besitzen und nicht in einer Zone eines Seehafens eines andern Staates die in Artikel 15 des obenerwähnten Statuts vorgesehenen Rechte geniessen, von den Vorteilen des Statuts ausgeschlossen werden.
5. Falls Staaten oder Gebiete, auf die das Übereinkommen keine Anwendung findet, die gleiche Flagge oder die gleiche Nationalität besitzen wie ein Vertragsstaat, so können diese Staaten oder Gebiete keinerlei Rechte geltend machen, die das Statut über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen der Flagge oder den Staatsangehörigen der Vertragsstaaten gewährleistet.

Das vorliegende Protokoll hat dieselbe Wirksamkeit, rechtliche Bedeutung und Geltungsdauer wie das heute angenommene Statut und bildet einen wesentlichen Bestandteil desselben.

Zu Urkund dessen haben die obengenannten Bevollmächtigten dieses Protokoll unterzeichnet.

Geschehen zu Genf, den 9. Dezember 1923, in einer einzigen Ausfertigung, die im Archiv des Völkerbundssekretariates hinterlegt bleibt; gleichlautende Abschrift wird allen auf der Konferenz vertretenen Staaten zugestellt werden.

(Es folgen die Unterschriften)

Geltungsbereich des Übereinkommens am 25. Juni 2004

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)		In-Kraft-Treten	
Antigua und Barbuda	27. Februar	1989 N	1. November	1981
Australien	29. Juni	1925 B	26. Juli	1926
Belgien*	16. Mai	1927	14. August	1927
Burkina Faso	18. Juli	1966 B	16. Oktober	1966
China				
Hongkong ^a	6. Juni	1997	1. Juli	1997
Côte d'Ivoire	22. Juni	1966 B	20. September	1966
Dänemark	27. April	1926	26. Juli	1926
Deutschland*	1. Mai	1928	30. Juli	1928
Estland*	4. November	1931	2. Februar	1932
Fidschi	15. März	1972 N	10. Oktober	1970
Frankreich*	2. August	1932	31. Oktober	1932
Griechenland*	24. Januar	1927	24. April	1927
Indien	1. April	1925	26. Juli	1926
Irak*	1. Mai	1929 B	30. Juli	1929
Italien*	16. Oktober	1933	14. Januar	1934
Japan*	30. September	1926	29. Dezember	1926
Kroatien	3. August	1992 N	8. Oktober	1991
Madagaskar*	4. Oktober	1967 B	2. Januar	1968
Malaysia	31. August	1966 B	29. November	1966
Malta	18. April	1966 N	21. September	1964
Marokko	19. Oktober	1972 B	17. Januar	1973
Marshallinseln	2. Februar	1994 B	3. Mai	1994
Mauritius	18. Juli	1969 N	12. März	1968
Mexiko	5. März	1934 B	3. Juni	1934
Monaco	20. Februar	1976 B	20. Mai	1976
Neuseeland	1. April	1925	26. Juli	1926
Westsamoa	1. April	1925	26. Juli	1926
Niederlande	22. Februar	1928	22. Mai	1928
Curaçao*	22. Februar	1928	22. Mai	1928
Niederländisch-Indien*	22. Februar	1928	22. Mai	1928
Suriname*	22. Februar	1928	22. Mai	1928
Nigeria	3. November	1967 B	1. Februar	1968
Norwegen	21. Juni	1928	19. September	1928
Österreich	20. Januar	1927 B	20. April	1927
St. Vincent und die Grenadinen	5. September	2001 N	27. Oktober	1979
Schweden	15. September	1927	14. Dezember	1927
Schweiz	23. Oktober	1926	21. Januar	1927
Serbien und Montenegro*	20. November	1931	18. Februar	1932
Simbabwe	1. Dezember	1998 N	18. April	1980
Slowakei	28. Mai	1993 N	1. Januar	1993
Trinidad und Tobago	14. Juni	1966 B	12. September	1966

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)		In-Kraft-Treten	
Tschechische Republik	9. Februar	1996 N	1. Januar	1993
Ungarn*	21. März	1929	19. Juni	1929
Vanuatu	8. Mai	1991 B	6. August	1991
Vereinigtes Königreich*	29. August	1924	26. Juli	1926
Bahamas	22. September	1925 B	26. Juli	1926
Barbados	22. September	1925 B	26. Juli	1926
Bermudas	22. September	1925 B	26. Juli	1926
Britisch-Guayana	22. September	1925 B	26. Juli	1926
Britisch-Honduras	22. September	1925 B	26. Juli	1926
Britische Salomon-Inseln	7. November	1925 B	26. Juli	1926
Brunei	22. September	1925 B	26. Juli	1926
Ceylon	22. September	1925 B	26. Juli	1926
Dominica	7. November	1925 B	26. Juli	1926
Falkland-Inseln und abhängige Gebiete (Süd- georgien und Südliche Sandwich-Inseln)	22. September	1925 B	26. Juli	1926
Gambia	22. September	1925 B	26. Juli	1926
Gibraltar	22. September	1925 B	26. Juli	1926
Gilbert- und Ellice-Inseln	22. September	1925 B	26. Juli	1926
Goldküste	22. September	1925 B	26. Juli	1926
Grenada	7. November	1925 B	26. Juli	1926
Inseln unter dem Winde	7. November	1925 B	26. Juli	1926
Jamaika	22. September	1925 B	26. Juli	1926
Kenia	22. September	1925 B	26. Juli	1926
Neufundland	22. September	1925 B	26. Juli	1926
Palästina	7. November	1925 B	26. Juli	1926
Sansibar	7. November	1925 B	26. Juli	1926
St. Helena	7. November	1925 B	26. Juli	1926
St. Lucia	7. November	1925 B	26. Juli	1926
Seychellen	7. November	1925 B	26. Juli	1926
Sierra Leone	7. November	1925 B	26. Juli	1926
Somalia	7. November	1925 B	26. Juli	1926
Süd-Rhodesien	23. April	1925 B	26. Juli	1926
Tanganjika	7. November	1925 B	26. Juli	1926
Transjordanien	7. November	1925 B	26. Juli	1926
Zypern	9. November	1964 N	16. August	1960

* Vorbehalte und Erklärungen siehe hiernach.

a Vom 29. Aug. 1924 bis zum 30. Juni 1997 war das Übereink. auf Grund einer Ausdehnungserklärung des Vereinigten Königreichs in Hongkong anwendbar. Seit dem 1. Juli 1997 bildet Hongkong eine besondere Verwaltungsregion (SAR) der Volksrepublik China. Auf Grund der chinesischen Erklärung vom 6. Juni 1997 ist das Übereink. seit dem 1. Juli 1997 auch in der SAR Hongkong anwendbar.

Vorbehalte und Erklärungen

Belgien

Die Ratifikation erstreckt sich weder auf Belgisch Kongo noch auf das Belgien unterstellte Mandatgebiet Ruanda Urundi. Das Recht, für eines dieser beiden Gebiete nachträglich noch zu ratifizieren, wird vorbehalten.

Hinsichtlich Artikel 12 des Statuts über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen erklärt die Belgische Regierung, dass Belgien den Transport von Auswanderern gesetzlich geregelt habe; danach werden jedem Auswanderungsschiff besondere Verpflichtungen auferlegt, ohne Rücksicht auf seine Landesflagge und ohne den Grundsatz der Gleichbehandlung aller Flaggen zu durchbrechen.

Deutschland

Gestützt auf Artikel 12 des Statuts über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen (Meerhäfen) erklärt die Deutsche Regierung, sich das Recht vorzubehalten, gemäss ihrer eigenen Gesetzgebung die Beförderung von Auswanderern auf diejenigen Schiffe zu beschränken, denen sie die Ermächtigung mit Rücksicht darauf erteilt hat, dass die durch die Gesetzgebung aufgestellten Bedingungen von ihnen erfüllt werden.

Für die Ausübung dieses Rechts wird sich die Deutsche Regierung wie bis anhin nach Möglichkeit von den Grundsätzen des Statuts leiten lassen.

Frankreich

1. Frankreich behält sich das Recht vor, gemäss Artikel 8 des Statuts die Vergünstigung der Gleichbehandlung für die Handelsflotte eines Staates einzustellen, der von der Bestimmung des Artikels 12 Absatz 1 Gebrauch machen und für seine eigene Flotte mit der Gleichbehandlung brechen würde.
2. Gemäss Artikel 9 des Übereinkommens ist die Ratifikation für die Gesamtheit der Schutzgebiete, Kolonien, überseeischen Besitzungen oder Gebiete, die der Oberhoheit oder Herrschaft der Französischen Republik unterstehen, nicht verbindlich.

Griechenland

Griechenland hat unter Vorbehalt des in Artikel 12 des Statuts bezüglich der Auswanderung eingeräumten Rechts ratifiziert.

Irak

Gleicher Vorbehalt wie Griechenland.

Italien

1. Gleicher Vorbehalt wie Griechenland
2. Die Ratifikation bezieht sich weder auf die Kolonien noch auf die italienischen Besitzungen.

3. Die Ratifikation darf nicht so ausgelegt werden, dass irgendwelche Vorbehalte oder Erklärungen zugelassen oder anerkannt werden, die auf irgendeine Art das in Artikel 12 des Statuts erwähnte, den vertragschliessenden Teilen zustehende Recht beschränken sollen.

Japan

Gleicher Vorbehalt wie Griechenland.

Madagaskar

Die Regierung von Madagaskar behält sich das Recht vor, gemäss Artikel 8 des Statuts die Vergünstigung der Gleichbehandlung für die Handelsflotte eines Staates einzustellen, der von der Bestimmung des Artikels 12 Absatz 1 Gebrauch machen und für seine eigene Flotte mit der Gleichbehandlung brechen würde.

Niederlande

(mit Niederländisch Indien, Surinam und Cora ao). Die Niederländische Regierung behält sich das in Artikel 12 Absatz 1 des Statuts zum Übereinkommen vorgesehene Recht vor, wobei es sich versteht, dass eine unterschiedliche Behandlung zum Nachteil der Schifffahrt eines Vertragsstaates nicht zur Anwendung kommen soll, der für die Beförderung von Auswanderern keinen Unterschied zum Nachteil der niederländischen Schifffahrt macht.

Serbien und Montenegro

Gleicher Vorbehalt wie Griechenland.

Ungarn

Gleicher Vorbehalt wie Griechenland.

Vereinigtes Königreich

In der Ratifikationsurkunde wird erklärt, dass die Ratifikation sich weder auf das Dominium Kanada, den Australischen Bund, das Dominium Neuseeland, Südafrikanische Union, den Freistaat Irland (oder jedes Gebiet unter ihrer Herrschaft) noch auf Indien erstreckt und dass gestützt auf die in Artikel 9 dieses Übereinkommens vorgesehene Möglichkeit diese Ratifikation weder für Kolonien, Besitzungen oder Protektorate noch für die Seiner Britischen Majestät unterstellten Mandatgebiete verbindlich ist; unbeschadet des Rechts, für diese Dominions, Kolonien, Besitzungen, Protektorate oder Gebiete einzeln oder gesamthaft nachträglich zu ratifizieren oder beizutreten.