

Freiheit der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs [Schluss]

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt**

Band (Jahr): **17 (1925)**

Heft 9

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-920404>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

vom Kanaleinlauf zu nahe am Schiffahrtsweg. Eine Verlegung stromabwärts ist aus Gründen der Fahrsicherheit unerlässlich.“

Beim Rheinflall wäre eine entsprechende Forderung noch mehr berechtigt, denn bei Kembs hätte man schließlich bis zum Wehr guten Ankergrund und könnte den Kanal auch nachträglich noch ohne erheblich höhere Kosten flußaufwärts verlängern. Beim Rheinflall dagegen ist die Kanalmündung hart oberhalb des Stauwehres vorgesehen; das Flußbett besteht aus zerklüftetem Fels, also sehr schlechtem Ankergrund; talfahrende Schiffe, die die Kanaleinfahrt verhehlen, hätten zu wenig Spielraum, um vor dem Anstoßen an das Stauwehr noch mit Sicherheit zum Stehen gebracht zu werden. Der Anprall gegen das Stauwehr könnte aber dessen Bruch und damit eine Katastrophe verursachen. Wenn aber talfahrende Schiffe aus der Strömung heraus in einen Seitenkanal einmünden sollen, dann kann das Manöver immer einmal mißlingen, weshalb man in der Regel die Ausmündungen von Häfen und Kanälen flußabwärts richtet, so daß bergwärts fahrende Schiffe leicht einfahren können, während talwärts ankommende zunächst im Flusse wenden, um darauf, bergwärts fahrend, die Einfahrt zu gewinnen. Ist die Kanalmündung dagegen flußabwärts gerichtet, dann ergeben sich ähnliche Verhältnisse, wie zum Beispiel bei der westlichen Einfahrt des Nordostseekanals an der Niederelbe, wo die Strömung bei Flut ebenfalls gegen die Kanalmündung gerichtet war und das Einfahren der Schiffe deshalb besondere Vorsicht erheischte, besonders wenn noch Rückwind dazu kam. Kein Schiff durfte ohne Lotsen einfahren und trotzdem konnte man bisweilen beobachten, daß ein Schiff vor der Mündung abdrehte, um die Einfahrt ein zweites Mal zu versuchen. In gleicher Weise dürften auch bei kanalisierten Flüssen Vorkehrungen notwendig werden, damit Schiffe, die in einer gewissen Entfernung von der Einfahrt noch nicht innerhalb eines bestimmten Fahrwassers sind, abdrehen müssen und dann aber auch mit Sicherheit noch zurückgebracht werden können. Das erfordert aber guten Ankergrund und reichlichen Spielraum.

Bei Rheinau und Schaffhausen liegen die Verhältnisse ähnlich: überall bedenklich geringer Abstand zwischen Kanalmündung und Stauwehr, felsiger Untergrund und eine nachträgliche Verlängerung des Kanals flußaufwärts nur mit sehr hohen Kosten möglich. Schon aus diesem Grunde erscheint es nicht unwahrscheinlich, daß man noch einmal auf den Kohlfirsttunnel zurückkomme, bevor die Sache ernst gilt.

Zum Schlusse sei noch betont, daß der Kohlfirsttunnel durchaus nicht etwa eine Originalidee des Unterzeichneten ist. Er hat damit nur eine schon früher verschiedentlich angetönte und dem ungefähren Kenner der topographischen Verhältnisse fast von selbst sich aufdrängende Lösung aufgegriffen, um zu zeigen, daß der Schiffahrtsweg auch so geführt werden kann, daß die Naturschönheit des Rheinflalls nicht verändert und die Krafternutzung nicht behindert wird, und möchte auch dem N. O. S. Schiffahrtsverbände seinen Dank dafür aussprechen, daß er durch das geologische Gutachten und Benützung der Diskussion zur weiteren Abklärung beigetragen hat.

Freiheit der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs.

Beschlüsse der vom Völkerbund im März 1921 nach Barcelona einberufenen allgemeinen Konferenz.

(Schluß.*)

Uebereinkommen und Statut über die Rechtsordnung (das Regime) der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung.

Albanien, Oesterreich, Belgien, Bolivien, Brasilien, Bulgarien, Chile, China, Columbien, Costarica, Cuba, Dänemark, das Britische Reich (mit Neuseeland und Indien), Spanien,

*) Vgl. „Schweizer. Wasserwirtschaft“ Nr. 3 vom 25. März 1925.

Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Haiti, Honduras, Italien, Japan, Lettland, Litauen, Luxemburg, Norwegen, Panama, Paraguay, die Niederlande, Persien, Polen, Portugal, Rumänien, der Serbisch-Kroatisch-Slowenische Staat, Schweden, die Schweiz, die Tschechoslowakei, Uruguay und Venezuela,

von dem Wunsche geleitet, in bezug auf die internationale Ordnung der Schiffahrt auf den Binnengewässern die bereits vor mehr als einem Jahrhundert begonnene und in zahlreichen Staatsverträgen feierlich bestätigte Entwicklung weiterzuführen,

in Erwägung, daß das in Artikel 23 (e) des Völkerbundsvertrages bezeichnete Ziel im Wege allgemeiner Uebereinkommen, denen späterhin auch andere Mächte beitreten können, am besten zu erreichen ist,

besonders in Erkenntnis der Tatsache, daß eine neue Bestätigung des Grundsatzes der Freiheit der Schiffahrt in einem von 41 Staaten der verschiedenen Erdteile ausgearbeiteten Statut einen neuen und bedeutungsvollen Schritt auf dem Wege der Zusammenarbeit der Staaten ohne Nachteil für ihre Staatshoheit und Herrschaft darstellt,

nach Annahme der Einladung des Völkerbundes zur Teilnahme an einer auf den 10. März 1921 nach Barcelona einberufenen Konferenz und nach Kenntnisnahme der Schlußakte dieser Konferenz,

in dem Bestreben, die Bestimmungen des auf dieser Konferenz angenommenen Statuts über die Rechtsordnung der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung sofort in Kraft zu setzen,

willens, zu diesem Zwecke ein derartiges Uebereinkommen abzuschließen,

haben als Hohe vertragschließende Teile zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

(folgt die Aufzählung der vertragschließenden Teile und der Bevollmächtigten),

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

Art. 1. Die Hohen vertragschließenden Teile erklären, daß sie das anliegende, von der Konferenz von Barcelona am 19. April 1921 gutgeheißene Statut über die Rechtsordnung der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung annehmen.

Das Statut bildet einen wesentlichen Bestandteil dieses Uebereinkommens. 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 Uebereinkommen 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 Uebereinkommen, dessen französischer und englischer Wortlaut in gleicher Weise maßgebend ist, trägt das Datum des heutigen Tages und kann bis zum 1. Dezember 1921 unterzeichnet werden.

Art. 4. Das Uebereinkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden sind dem Generalsekretär des Völkerbundes zu übermitteln, der ihren Eingang den andern Mitgliedern des Völkerbundes und den zur Unterzeichnung des Uebereinkommens zugelassenen Staaten mitteilt. Die Ratifikationsurkunden werden im Archiv des Sekretariates niedergelegt.

Um den Vorschriften des Art. 18 des Völkerbundsvertrages zu entsprechen, hat der Generalsekretär sofort nach Hinterlegung der ersten Ratifikationsurkunde die Eintragung des Uebereinkommens vorzunehmen.

Art. 5. Mitglieder des Völkerbundes, die das Uebereinkommen bis zum 1. Dezember 1921 nicht unterzeichnet haben, können ihm beitreten.

Das gleiche gilt für diejenigen Staaten, die, ohne Mitglieder des Völkerbundes zu sein, auf Beschluß des Völkerbundsrates eine amtliche Mitteilung über das Uebereinkommen erhalten.

Der Beitritt ist dem Generalsekretär des Völkerbundes bekanntzugeben, der alle beteiligten Mächte von dem Beitritt und dem Datum seiner Bekanntgabe benachrichtigt.

Art. 6. Das Uebereinkommen tritt erst nach Ratifikation durch fünf Mächte in Kraft, und zwar am neunzigsten Tage nach dem Eingang der fünften Ratifikationsurkunde beim Generalsekretär des Völkerbundes. In der Folge erlangt das Uebereinkommen für jeden Vertragsteil Rechtswirkung neunzig Tage nach dem Eingang seiner Ratifikationsurkunde oder der Bekanntgabe seines Beitrittes.

Sofort nach Inkrafttreten des Uebereinkommens übermittelt der Generalsekretär den Mächten, die nicht Mitglieder des Völkerbundes sind, sich aber auf Grund der Friedensverträge zum Beitritt verpflichtet haben, eine belaubigte Abschrift desselben.

Art. 7. Der Generalsekretär des Völkerbundes führt ein besonderes Verzeichnis derjenigen Staaten, die das Uebereinkommen 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 Völkerbundesrates möglichst oft veröffentlicht.

Art. 8. Vorbehaltlich der Bestimmungen des Art. 2 kann das Uebereinkommen von jedem der Vertragsteile 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 Völkerbundes gerichteten schriftlichen Erklärung. Eine Abschrift der Kündigung 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 für die kündigende Macht Rechtswirkung. Sie läßt, soweit nicht andere Abmachungen entgegenstehen, Verbindlichkeiten aus einem Bauprogramm unberührt, die vor der Kündigung eingegangen sind.

Art. 9. Die Revision des Uebereinkommens kann jederzeit von einem Drittel der Hohen vertragschließenden Teile beantragt werden.

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

Geschehen zu Barcelona, den zwanzigsten April eintausendneunhundertundeinundzwanzig, in einer einzigen Ausfertigung, die im Archiv des Völkerbundes hinterlegt bleibt.

(Folgen die Unterschriften der Delegierten.)

Der britische Delegierte hat vorbehaltlich der in das Sitzungsprotokoll vom 19. April 1921 aufgenommenen Erklärung betreffend die an der Konferenz von Barcelona nicht vertretenen Dominions unterzeichnet.

Statut über die Rechtsordnung (das Regime) der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung.

Art. 1. Als schiffbare Wasserwege von internationaler Bedeutung gelten bei Anwendung dieses Statuts:

1. Alle vom und zum Meer natürlich schiffbaren Teile eines Wasserlaufs, der auf seiner vom und zum Meer natürlich schiffbaren Strecke verschiedene Staaten trennt oder durchfließt, sowie jeder Teil eines andern vom und zum Meer natürlich schiffbaren Wasserlaufs, der einen natürlich schiffbaren und verschiedene Staaten trennenden oder durchfließenden Wasserlauf mit dem Meere verbindet.

Dabei besteht Einverständnis darüber, daß

- a) eine Umladung aus einem See- oder Binnenschiff in ein anderes Fahrzeug durch die Worte „schiffbar vom und zum Meer“ nicht ausgeschlossen ist;
- b) als natürlich schiffbar jeder natürliche Wasserlauf oder jeder Teil eines solchen anzusehen ist, der gegenwärtig einer ordentlichen Handelsschiffahrt dient oder durch seine natürlichen Eigenschaften hierzu geeignet ist; unter ordentlicher Handelsschiffahrt ist eine Schiffahrt zu verstehen, die nach Maßgabe der wirtschaftlichen Verhältnisse der Uferländer handelsmäßig und mit einer gewissen Regelmäßigkeit ausführbar ist;
- c) die Nebenflüsse als gesonderte Wasserläufe anzusehen sind;
- d) die Seitenkanäle, die angelegt sind, um die Mängel

eines unter obige Begriffsbestimmung fallenden Wasserlaufes zu beheben, diesem gleichgestellt werden;

- e) als Uferstaaten alle Staaten anzusehen sind, die von ein- und demselben schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung, einschließlich seiner Nebenflüsse von internationaler Bedeutung, getrennt oder durchflossen werden.

2. Natürliche oder künstliche Wasserwege oder Teile von solchen, die ausdrücklich als unter die Ordnung des Allgemeinen Uebereinkommens über die schiffbaren Wasserwege fallend bezeichnet werden, gleichviel, ob in einseitigen Akten der Staaten, unter deren Staatshoheit oder Herrschaft sich die betreffenden Wasserwege oder Teile von ihnen befinden, oder in Vereinbarungen, denen insbesondere diese Staaten zugestimmt haben.

Art. 2. Unter den schiffbaren Wasserwegen von internationaler Bedeutung bilden für die Anwendung der Art. 5, 10, 12 und 14 des Statuts eine besondere Gruppe:

- a) die schiffbaren Wasserwege, für die eine internationale Kommission besteht, in der Nichtuferstaaten vertreten sind;
- b) die schiffbaren Wasserwege, die in Zukunft in diese Gruppe eingereiht werden, gleichviel ob auf Grund einseitiger Akte derjenigen Staaten, unter deren Staatshoheit oder Herrschaft sie sich befinden, oder auf Grund von Vereinbarungen, denen insbesondere diese Staaten zugestimmt haben.

Art. 3. Vorbehaltlich der Bestimmungen der Art. 5 und 17 gewährt jeder Vertragsstaat den See- und Binnenschiffen, welche die Flagge irgend eines andern Vertragsstaates führen, die freie Ausübung der Schiffahrt auf den seiner Staatshoheit oder Herrschaft unterliegenden Teilen der oben erwähnten schiffbaren Wasserwege.

Art. 4. Bei der Ausübung dieser Schiffahrt werden die Staatsangehörigen, Güter und Flaggen aller Vertragsstaaten in jeder Beziehung auf dem Fuße vollkommener Gleichheit behandelt. Insbesondere darf kein Unterschied gemacht werden zwischen den Staatsangehörigen, Gütern und Flaggen der verschiedenen Uferstaaten, einschließlich desjenigen, unter dessen Staatshoheit oder Herrschaft sich der betreffende Teil des schiffbaren Wasserweges befindet; ebensowenig darf ein Unterschied gemacht werden zwischen den Staatsangehörigen, Gütern und Flaggen der Uferstaaten und denjenigen der Nichtuferstaaten. Dementsprechend besteht Einverständnis darüber, daß auf den erwähnten schiffbaren Wasserwegen weder Gesellschaften noch Einzelpersonen irgendein ausschließliches Vorrecht auf Ausübung der Schiffahrt verliehen werden darf.

Bei Ausübung dieser Schiffahrt darf weder nach dem Herkunftsort noch nach der Verkehrsrichtung irgendein Unterschied gemacht werden.

Art. 5. In Abänderung der beiden vorhergehenden Artikel gilt, soweit nicht Verträge oder Verpflichtungen entgegenstehen, folgendes:

1. Jeder Uferstaat hat das Recht, seiner eigenen Flagge die Beförderung von Reisenden und Gütern vorzubehalten, die in einem unter seiner Staatshoheit oder Herrschaft befindlichen Hafen eingeschiff und geladen und in einem andern gleichfalls unter seiner Staatshoheit oder Herrschaft befindlichen Hafen ausgeschiff und ausgeladen werden. Ein Staat, der diese Beförderung seiner eigenen Flagge nicht vorbehält, kann nichtsdestoweniger einem Mituferstaat, der sie sich vorbehält, die Vergünstigung der Gleichheit in bezug auf eine derartige Beförderung verweigern.

Auf den unter Art. 2 fallenden schiffbaren Wasserwegen kann die Schiffahrtsakte den Uferstaaten nur das Recht belassen, die örtliche Beförderung von Reisenden und von einheimischen oder in den einheimischen Verkehr übergegangenen (nationalisierten) Gütern vorzubehalten; jedoch darf in allen Fällen, in denen eine grössere Freiheit der Schiffahrt in einer früheren Schiffahrtsakte ausgesprochen worden ist, diese Freiheit nicht eingeschränkt werden.

2. Wenn ein Netz, natürlicher, schiffbarer Wasserwege von internationaler Bedeutung, das keinen der in Art. 2 bezeichneten Wasserwege umfasst, nur zwei Staaten trennt oder durchzieht, so sind diese beiden Staaten berechtigt, im gemeinsamen Einverständnis die Beförderung von Reisen-

den und Gütern, die in einem Hafen dieses Netzes eingeschiff und geladen und in einem anderen Hafen desselben Stromnetzes ausgeschiff und ausgeladen werden, ihren eigenen Flaggen vorzubehalten, es sei denn, dass der betreffende Transport zwischen zwei Häfen stattfindet, die nicht unter der Staatshoheit oder Herrschaft ein- und desselben Staates stehen, sowie im Verlaufe einer Reise erfolgt, die sich ohne Umladung auf dem Gebiet des einen oder des andern dieser beiden Staaten vollzieht und eine Fahrt über See oder auf einem nicht zu dem genannten Stromnetz gehörigen schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung einschliesst.

Art. 6. Jeder Vertragsstaat behält auf den in Art. 1 bezeichneten schiffbaren Wasserwegen oder Teilen von solchen, die sich unter seiner Staatshoheit oder Herrschaft befinden, das ihm gegenwärtig zustehende Recht, Vorschriften zu erlassen und die erforderlichen Massnahmen zu treffen auf dem Gebiete der allgemeinen Landespolizei und zur Ausführung der Gesetze und Verordnungen über Zollwesen, öffentliche Gesundheitspflege, Schutzmassnahmen gegen Krankheiten von Tieren und Pflanzen, Ein- und Auswanderung sowie Ein- und Ausfuhr verbotener Waren. Es besteht Einverständnis, dass diese Vorschriften und Massnahmen nicht über das Notwendige hinausgehen dürfen, dass sie auf die Staatsangehörigen, Güter und Flaggen irgendeines der Vertragsstaaten, einschliesslich des sie erlassenden Staates, nach dem Grundsatz vollkommener Gleichheit anzuwenden sind und endlich ohne triftigen Grund die freie Ausübung der Schifffahrt nicht beeinträchtigen dürfen.

Art. 7. Auf dem Lauf wie an der Mündung der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung dürfen Abgaben irgendwelcher Art nicht erhoben werden, mit Ausnahme von solchen, die Gebührencharakter tragen und ausschliesslich dazu bestimmt sind, in angemessener Weise die zwecks Unterhalt der Schiffbarkeit und Verbesserung der betreffenden schiffbaren Wasserwege und ihrer Zugänge erforderlichen Ausgaben zu decken, oder zu den Aufwendungen beizutragen, die im Interesse der Schifffahrt gemacht werden. Diese Abgaben sind nach Massgabe der erwähnten Ausgaben und Aufwendungen zu berechnen; ihr Tarif wird in den Häfen angeschlagen. Sie werden in der Weise festgesetzt, dass ausser bei Verdacht eines Zollvergehens oder einer Uebertretung eine eingehende Prüfung der Ladung vermieden wird, und dass der internationale Güterverkehr sowohl durch die Art und Weise ihrer Erhebung als durch die Höhe ihrer Tarifsätze so wenig als möglich erschwert wird.

Art. 8. Die Zollförmlichkeiten bei dem Durchgangsverkehr von See- und Binnenschiffen, Reisenden und Gütern auf schiffbaren Wasserwegen von internationaler Bedeutung richten sich nach den Vorschriften des Statuts von Barcelona über die Freiheit des Durchgangsverkehrs. Wenn der Durchgangsverkehr ohne Umladung stattfindet, gelten nachstehende Zusatzbestimmungen:

- a) Gehören beide Ufer eines schiffbaren Wasserweges von internationaler Bedeutung ein und demselben Staate an, so haben sich die Zollförmlichkeiten, die den Durchgangsgütern auferlegt werden, nach erfolgter Zolldeklaration und summarischer Untersuchung der Ladung darauf zu beschränken, dass die Güter mit Zollplomben oder Vorhängeschlössern versehen oder unter die Aufsicht von Zollbeamten gestellt werden.
- b) Bildet ein schiffbarer Wasserweg von internationaler Bedeutung die Grenze zwischen zwei Staaten, so dürfen See- und Binnenschiffe, Reisende und Durchgangsgüter während der Beförderung keiner Zollförmlichkeit unterworfen werden, es sei denn, dass aus triftigen Gründen praktischer Natur und ohne Erschwerung der Schifffahrt die Erledigung der Zollförmlichkeiten an einem Punkte der Grenzstrecke vor sich gehen sollte.

Der Durchgangsverkehr von See- oder Binnenschiffen und Reisenden sowie der Durchgangsverkehr von Gütern, der ohne Umladung auf schiffbaren Wasserwegen von internationaler Bedeutung sich vollzieht, darf keinerlei Gebühren unterliegen, mögen sie durch das Statut von Barcelona über die Freiheit des Durchgangsverkehrs untersagt

oder nach Art. 3 dieses Statuts gestattet sein; jedoch können die See- und Binnenschiffe im Durchgangsverkehr angehalten werden, für die Unterbringung und Verpflegung der für die Aufsicht unentbehrlichen Zollbeamten aufzukommen.

Art. 9. Vorbehaltlich der Bestimmungen der Art. 3 und 17 werden die Staatsangehörigen, Güter und Flaggen aller vertragsschliessenden Staaten in allen an einem schiffbaren Wasserweg von internationaler Bedeutung gelegenen Häfen bezüglich der Benutzung dieser Häfen, besonders in bezug auf Hafengebühren und Gebühren, genau so behandelt wie die Staatsangehörigen, Güter und Flaggen desjenigen Uferstaates, unter dessen Staatshoheit oder Herrschaft sich der betreffende Hafen befindet. Es besteht Einverständnis darüber, dass sich dieser Absatz auf diejenigen Güter bezieht, die ihrem Ursprung, ihrer Herkunft oder ihrer Bestimmung nach einem der Vertragsstaaten angehören.

Die Einrichtungen der an einem schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung gelegenen Häfen und die Verkehrserleichterungen, die in ihnen der Schifffahrt gewährt werden, dürfen der öffentlichen Benutzung nur insoweit entzogen werden, als es angemessen und mit der freien Ausübung der Schifffahrt unbedingt vereinbar ist.

Bei der Erhebung von Zöllen und ähnlichen Abgaben, von Orts- und Verbrauchsabgaben und den dazu gehörigen Nebenkosten, die bei der Ein- oder Ausfuhr der Güter in den bezeichneten Häfen zu entrichten sind, wird keinerlei Unterschied auf Grund der Flagge der See- oder Binnenschiffe gemacht, mit denen die betreffende Beförderung erfolgt ist oder erfolgen soll, gleichviel, ob es sich um die Flagge des betreffenden Staates oder irgendeines andern der Vertragsstaaten handelt.

Der Staat, unter dessen Staatshoheit oder Herrschaft ein Hafen steht, kann die Vergünstigung des vorhergehenden Absatzes jedem See- oder Binnenschiff entziehen, wenn es erwiesen ist, dass dessen Eigentümer systematisch die Angehörigen dieses Staates oder die von ihnen kontrollierten Gesellschaften benachteiligt.

Sofern nicht wirtschaftliche Notwendigkeiten ausnahmsweise eine Abweichung rechtfertigen, dürfen die Zollsätze nicht höher sein als diejenigen, welche an den andern Zollgrenzen des betreffenden Staates von Gütern gleicher Art, Herkunft und Bestimmung erhoben werden. Alle Erleichterungen, die von den Vertragsstaaten bei der Ein- und Ausfuhr der Güter auf andern Land- oder Wasserwegen oder über andere Häfen gewährt werden, müssen bei sonst gleichen Voraussetzungen auch der Ein- und Ausfuhr über die oben bezeichneten schiffbaren Wasserwege und Häfen zugestanden werden.

Art. 10. 1. Jeder Uferstaat ist verpflichtet, einerseits, sich jeder Massnahme zu enthalten, welche die Schiffbarkeit beeinträchtigen oder die für die Schifffahrt bestehenden Erleichterungen schmälern kann, andererseits mit grösstmöglicher Beschleunigung alles Erforderliche zu veranlassen, um eintretende Hindernisse und Gefahren für die Schifffahrt zu beseitigen.

2. Wenn die Schifffahrt einen regelmässigen Unterhalt erfordert, so ist jeder der Uferstaaten gegenüber den andern verpflichtet, auf seinem Gebiet mit grösstmöglicher Beschleunigung die erforderlichen Massnahmen zu treffen und die notwendigen Arbeiten auszuführen. Hierbei ist jeweils dem Stande der Schifffahrt sowie der wirtschaftlichen Lage der Gebiete Rechnung zu tragen, denen der schiffbare Wasserweg dient.

Mangels gegenteiliger Abmachungen hat jeder Uferstaat das Recht, von den andern Uferstaaten eine angemessene Beteiligung an den Kosten dieses Unterhaltes zu verlangen, falls er triftige Gründe beibringt.

3. Vorbehaltlich des berechtigten Einspruchs von seiten eines der Uferstaaten, einschliesslich des territorial beteiligten Staates, gegründet entweder auf die Schiffbarkeitsverhältnisse in seinem Gebiet selbst oder auf andere Interessen, wie z. B. auf die Aufrechterhaltung seiner normalen Wasserwirtschaft, die Bedürfnisse der Bewässerung, die Ausnützung der Wasserkräfte oder die Notwendigkeit des Baues anderer vorteilhafterer Verkehrswege, darf es ein Uferstaat nicht ablehnen, auf Verlangen eines andern Uferstaates die zur Verbesserung der Schifffahrt notwendigen Arbeiten auszuführen, wenn letzterer die Zahlung der Ko-

sten und eines angemessenen Teils des Mehrbetrages der Unterhaltskosten anbietet. Es besteht jedoch Einverständnis darüber, dass derartige Arbeiten nicht unternommen werden dürfen, solange der Staat, auf dessen Gebiet sie auszuführen sind, sich ihrer Ausführung unter Berufung auf seine Lebensinteressen widersetzt.

4. Mangels gegenteiliger Abmachungen kann der Staat, dem die Ausführung von Unterhaltsarbeiten obliegt, sich von dieser Verpflichtung befreien, wenn im Einverständnis mit allen Mituferstaaten einer oder mehrere von ihnen die Ausführung an seiner Stelle übernehmen; von den Verbesserungsarbeiten kann der zu ihrer Ausführung verpflichtete Staat sich dadurch befreien, dass er den Staat, der sie beantragt, ermächtigt, sie an seiner Stelle auszuführen; die Ausführung von Arbeiten durch andere als den territorial beteiligten Staat oder die Heranziehung dieser Staaten zu den Kosten solcher Arbeiten sind zu bewirken, ohne dass die Kontroll- oder Verwaltungsrechte des territorial beteiligten Staates über diese Arbeiten und seine sich aus der Staatshoheit oder Herrschaft über den schiffbaren Wasserweg ergebenden Rechte beeinträchtigt werden dürfen.

5. Auf die in Art. 2 bezeichneten schiffbaren Wasserwege sind die Bestimmungen dieses Artikels unter Vorbehalt der in Verträgen, Uebereinkommen oder Schiffsakten enthaltenen Bestimmungen anwendbar, welche die Befugnisse und Verantwortlichkeit der internationalen Kommissionen bezüglich der Arbeiten festlegen.

Unter Vorbehalt der besonderen Bestimmungen dieser bereits bestehenden oder noch zu schliessenden Verträge, Uebereinkommen oder Schiffsakten gilt folgendes:

- a) die Entscheidungen über die Arbeiten stehen der Kommission zu;
- b) die Schlichtung aller Streitfälle, die aus Anlass solcher Entscheidungen sich ergeben sollten, kann im Rahmen der Vorschriften des nachstehenden Art. 22 in allen Fällen verlangt werden, wenn der Antrag auf Unzuständigkeit oder auf Verletzung der internationalen Uebereinkommen über die schiffbaren Wasserwege gestützt wird. Wegen aller andern Gründe kann Antrag auf Schlichtung des Streitfalles nach den genannten Vorschriften nur von dem territorial beteiligten Staate gestellt werden.

Die Entscheidungen der Kommission müssen mit den Bestimmungen dieses Artikels in Einklang stehen.

6. Ungeachtet der Bestimmungen der Ziffer 1 dieses Artikels kann ein Uferstaat mangels gegenteiliger Abmachung im Einverständnis mit allen andern Uferstaaten oder, im Fall der in Art. 2 bezeichneten schiffbaren Wasserwege, im Einverständnis mit allen in der internationalen Kommission vertretenen Staaten einen schiffbaren Wasserweg ganz oder teilweise seiner Bestimmung entziehen.

Ausnahmsweise kann ein Uferstaat einen nicht unter Art. 2 fallenden schiffbaren Wasserweg von internationaler Bedeutung seiner Bestimmung entziehen, wenn dort die Schifffahrt sehr wenig entwickelt ist und wenn der betreffende Staat ein das Schifffahrtsinteresse offensichtlich überwiegendes anderes wirtschaftliches Interesse nachweist. Dies kann in einem solchen Falle jedoch erst nach Ablauf eines Jahres nach Annullierung und nur unter der Voraussetzung erfolgen, dass kein anderer Uferstaat entsprechend den Bestimmungen des Art. 22 Einspruch erhebt. Gegebenenfalls werden in der Entscheidung die Bedingungen festgelegt, unter denen der Wasserweg seiner Bestimmung entzogen werden kann.

7. Falls ein schiffbarer Wasserweg von internationaler Bedeutung durch mehrere im Gebiet ein und desselben Staates liegende Arme Zugang zum Meere gewährt, gelten die Vorschriften der Ziffern 1, 2 und 3 dieses Artikels nur für die Hauptarme, die als notwendig betrachtet werden, um einen vollständigen Zugang zum Meere zu gewähren.

Art. 11. Wenn einer oder mehrere Uferstaaten eines schiffbaren Wasserweges von internationaler Bedeutung nicht zu den Vertragsteilen des Statuts gehören, dürfen die finanziellen Verpflichtungen, die von jedem der Vertragsstaaten auf Grund von Art. 10 übernommen werden, nicht höher sein, als wenn alle Uferstaaten Vertragsteile wären.

Art. 12. Soweit nicht in Abmachungen oder beson-

deren Verträgen, namentlich in den gegenwärtigen bezüglich des Zollwesens, der Polizei und sanitären Schutzmassnahmen geltenden Uebereinkommen, abweichende Bestimmungen bestehen, wird die Verwaltung der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung von jedem der Uferstaaten ausgeübt, unter dessen Staatshoheit oder Herrschaft der betreffende schiffbare Wasserweg steht. Insbesondere ist jeder der genannten Uferstaaten berechtigt und verpflichtet, die für die Schifffahrt auf dem schiffbaren Wasserwege erforderlichen Vorschriften zu erlassen und ihre Anwendung zu überwachen; diese Vorschriften müssen derart abgefasst und angewandt werden, dass die freie Ausübung der Schifffahrt nach den Richtlinien des Statuts erleichtert wird.

Die Vorschriften über das Verfahren insbesondere bei Feststellung, Verfolgung und Bestrafung von Schiffsvergehen sollen eine möglichst beschleunigte Erledigung anstreben.

Die Vertragsstaaten erachten es als in hohem Grade erwünscht, dass die Uferstaaten sich bezüglich der Verwaltung des schiffbaren Wasserweges verständigen, insbesondere über die Annahme von Vorschriften für die Schifffahrt, die für den ganzen Lauf des schiffbaren Wasserweges so einheitlich sein sollen, als die Verschiedenheit der örtlichen Verhältnisse es zulässt.

Monopole für den öffentlichen Schlepp- oder Zugverkehr anderer Art können zur Erleichterung des Schiffsverkehrs im Einverständnis mit allen übrigen Uferstaaten oder, im Fall des Art. 2, mit allen in der internationalen Kommission vertretenen Staaten eingerichtet werden.

Art. 13. Durch die Tatsache des Inkrafttretens des Statuts werden die vor seinem Inkrafttreten zwischen den Vertragsstaaten über schiffbare Wasserwege geschlossenen und gültigen Verträge, Uebereinkommen und Abmachungen für die Signatarstaaten, die solche Verträge, Uebereinkommen und Abmachungen getroffen haben, nicht aufgehoben.

Indessen verpflichten sich die Vertragsstaaten, diejenigen Bestimmungen der genannten Verträge, Uebereinkommen und Abmachungen, die mit den Bestimmungen des Statuts in Widerspruch stehen sollten, untereinander nicht anzuwenden.

Art. 14. Wenn durch die in Art. 12 erwähnten besonderen Abmachungen oder Verträge einer internationalen Kommission, in der auch Nichtuferstaaten vertreten sind, bestimmte Aufgaben übertragen sein oder werden sollten, so hat diese Kommission sich vorbehaltlich der Bestimmungen des Art. 10 ausschliesslich von den Interessen der Schifffahrt leiten zu lassen und ist als eine der in Art. 24 des Völkerbundsvertrages vorgesehenen Organisationen zu betrachten; infolgedessen wird sie gegebenenfalls alle zweckdienlichen Mitteilungen unmittelbar mit den Organen des Völkerbundes austauschen und diesem einen Jahresbericht zukommen lassen.

In der Schiffsakten werden die Befugnisse der im vorherigen Absatz erwähnten Kommissionen für jeden schiffbaren Wasserweg festgelegt, und zwar mindestens folgende:

- a) die Kommission ist berechtigt, die Schiffsverordnungen auszuarbeiten, deren Ausarbeitung sie selbst übernehmen zu sollen glaubt, und erhält Mitteilung von allen andern Schiffsverordnungen;
- b) sie macht die Uferstaaten auf alle Arbeiten aufmerksam, die für den Unterhalt der Werke und die Aufrechterhaltung der Schiffbarkeit zweckdienlich sind;
- c) sie erhält von allen Uferstaaten amtliche Mitteilungen von allen Entwürfen zur Verbesserung des schiffbaren Wasserweges;
- d) sie ist berechtigt, falls die Schiffsakten keine besonderen Vorschriften über die Erhebung von Abgaben enthält, die Erhebung solcher Abgaben unter Anwendung der Bestimmungen des Art. 7 des Statuts zu genehmigen.

Art. 15. Das Statut ordnet nicht die Rechte und Pflichten der Kriegführenden und Neutralen in Kriegszeiten, bleibt jedoch auch in Kriegszeiten in Geltung, soweit es mit diesen Rechten und Pflichten vereinbar ist.

Art. 16. Das Statut legt keinem der Vertragsstaaten Verpflichtungen auf, die seinen Rechten und Pflichten als Mitglied des Völkerbundes zuwiderlaufen könnten.

Art. 17. Soweit der territorial beteiligte Staat nicht Vertragsteil eines entgegenstehenden Abkommens ist oder sein wird, findet das Statut weder Anwendung auf Kriegsschiffe und Fahrzeuge des Polizei- und Aufsichtsdienstes noch im allgemeinen auf Fahrzeuge, die irgendwie der Ausübung der Staatsgewalt dienen.

Art. 18. Jeder der Vertragsstaaten verpflichtet sich, weder im Wege der Vereinbarung noch auf irgendeine andere Weise einem Nichtvertragsstaat in bezug auf die Schifffahrt auf einem schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung eine Behandlung zuzugestehen, die im Verhältnis der Vertragsstaaten zueinander den Bestimmungen des Statuts zuwiderlaufen würde.

Art. 19. Ausnahmsweise und für eine möglichst beschränkte Zeit können die Vorschriften der vorstehenden Artikel 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 der Grundsatz der Freiheit der Schifffahrt und insbesondere die Verbindung der Uferstaaten mit dem Meere in möglichst vollem Umfange aufrechterhalten bleiben muss.

Art. 20. Das Statut hat keineswegs die Aufhebung bestehender weitergehender Erleichterungen zur Folge, die im Interesse der freien Ausübung der Schifffahrt auf schiffbaren Wasserwegen von internationaler Bedeutung zugestanden worden sind und die mit den Grundsätzen des Statuts über die Gleichberechtigung der Staatsangehörigen, Güter und Flaggen aller Vertragsstaaten vereinbar sind. Ebenso wenig will es die Gewährung solcher Erleichterungen für die Zukunft ausschliessen.

Art. 21. Jeder Vertragsstaat, der gegen die Anwendung irgendeiner Bestimmung des Statuts auf seinem Gesamtgebiet oder auf einem Teil desselben mit triftigen Gründen den Ernst seiner wirtschaftlichen Lage als Folge der Verwüstungen während des Krieges von 1914—1918 auf seinem Gebiete geltend machen kann, gilt gemäss Art. 23 (e) des Völkerbundesvertrages vorübergehend von den Verpflichtungen aus jener Bestimmung als befreit, wobei jedoch der Grundsatz der Freiheit der Schifffahrt so weit wie möglich zu wahren ist.

Art. 22. Unbeschadet der Vorschriften des Art. 10, Ziffer 5, sind alle Streitfälle, die zwischen den Staaten wegen Auslegung oder Anwendung des Statuts entstehen sollten und nicht durch eine unmittelbare Verständigung beigelegt werden, dem Ständigen Internationalen Gerichtshof zu unterbreiten, es sei denn, dass sie nicht auf Grund eines besonders Uebereinkommens oder einer allgemeinen Schiedsgerichtsklausel durch Schiedsspruch oder auf andere Weise geschlichtet werden.

Die Anrufung des Ständigen Internationalen Gerichtshofes erfolgt gemäss Art. 40 seines Statuts.

Um jedoch diese Streitfälle möglichst auf gütlichem Wege beizulegen, verpflichten sich die Vertragsstaaten, vor Einleitung eines gerichtlichen Verfahrens und vorbehaltlich der Rechte und Befugnisse des Völkerbundesrates und der Völkerbundsversammlung diese Streitfälle zur Begutachtung der Stelle vorzulegen, die von dem Völkerbund als beratendes, fachmännisches Organ der Mitglieder in Fragen der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs eingesetzt werden sollte. In dringenden Fällen kann ein vorläufiger Bescheid die Anwendung einstweiliger Massnahmen empfehlen, die insbesondere dazu dienen, für die freie Schifffahrt wieder diejenigen Erleichterungen zu gewähren, die vor der Handlung oder vor dem Vorfall, die den Streitfall herbeiführten, bestanden haben.

Art. 23. Einem schiffbaren Wasserweg wird nicht schon deswegen internationale Bedeutung zugesprochen, weil er Zonen oder eingeschlossene Gebietsteile durchfliesst oder abgrenzt, die im Verhältnis zu den durchströmten Gebieten sehr geringe Ausdehnung und Bevölkerung aufweisen und

abgetrennte Teile oder Niederlassungen bilden, die einem andern Staate gehören als demjenigen, dem der betreffende Fluss in seiner ganzen schiffbaren Ausdehnung sonst gehört.

Art. 24. Das Statut findet nicht auf einen schiffbaren Wasserweg von internationaler Bedeutung Anwendung, an den nur zwei Staaten grenzen und der auf einer langen Strecke einen Vertragsstaat von einem Nichtvertragsstaat trennt, dessen Regierung zur Zeit der Unterzeichnung des Statuts von dem erstern nicht anerkannt ist, solange nicht zwischen ihnen für den betreffenden schiffbaren Wasserweg eine Verwaltungs- und Zollordnung vereinbart ist, die dem Vertragsstaat genügende Sicherheit bietet.

Art. 25. 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 Schutz stehen, gleichviel, ob diese Gebiete jedes für sich Mitglieder des Völkerbundes sind oder nicht.

3. Zusatzprotokoll zu dem Uebereinkommen über die Rechtsordnung (das Regime) der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung.

1. Die Signatarstaaten des am 20. April 1921 zu Barcelona unterzeichneten Uebereinkommens über die Rechtsordnung der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung, deren gehörig bevollmächtigte Vertreter ihre Unterschrift unter dieses Protokoll gesetzt haben, erklären hierdurch:

Ausser der von ihnen auf Grund des Uebereinkommens über die schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung zugesagten Verkehrsfreiheit gewähren sie, vorbehaltlich der Gegenseitigkeit, unbeschadet ihrer Hoheitsrechte, für die Friedenszeit den Flaggen aller Signatarstaaten des Protokolls völlig gleiche Behandlung hinsichtlich des Ein- und Ausfuhrverkehrs ohne Umladung:

a) auf allen schiffbaren Wasserwegen,

b) auf allen natürlich schiffbaren Wasserwegen, die sich unter ihrer Staatshoheit oder Herrschaft befinden und nicht als Wasserwege von internationaler Bedeutung gelten, aber der ordentlichen Handelsschifffahrt von und zum Meere zugänglich sind, sowie in den an diesen schiffbaren Wasserwegen gelegenen Häfen.

Bei der Unterzeichnung müssen die Signatarstaaten anzeigen, ob sie die Verpflichtungen im Umfange der unter a) angegebenen oder nur in dem beschränkteren unter b) vorgesehenen Umfang anerkennen.

Es besteht Einverständnis darüber, dass die Staaten, welche die Bestimmung unter a) angenommen haben, den Staaten gegenüber, die nur die Bestimmung unter b) angenommen haben, nur nach Massgabe der letztern gebunden sind.

Es besteht gleichfalls Einverständnis darüber, dass die Staaten, von deren an schiffbaren Wasserwegen gelegenen Häfen bis jetzt eine beträchtliche Anzahl dem internationalen Handel verschlossen geblieben ist, bei Unterzeichnung des Protokolls einen oder mehrere der oben genannten schiffbaren Wasserwege von dessen Anwendung ausschliessen können.

Den Signatarstaaten steht es frei, zu erklären, dass die Annahme des Protokolls die Gesamtheit oder einen Teil der Kolonien, überseeischen Besitzungen oder Schutzgebiete nicht einschliesst, die sich unter ihrer Staatshoheit oder Herrschaft befinden. Diese Staaten können mithin in der Folge dem Protokoll im Namen einer Kolonie, einer überseeischen Besitzung oder eines Schutzgebietes, die sie in ihren Erklärungen ausgeschlossen hatten, getrennt beitreten. Sie können auch das Protokoll im Namen irgendeiner Kolonie, überseeischen Besitzung oder eines Schutzgebietes, die ihrer Staatshoheit oder Herrschaft unterstehen, nach Massgabe seiner Bestimmungen einzeln kündigen.

Das Protokoll soll ratifiziert werden. Jede Macht sendet ihre Ratifikationsurkunde an den Generalsekretär des Völkerbundes, der allen übrigen Signatarmächten hiervon

Anzeige macht. Die Ratifikationsurkunden bleiben im Archiv des Sekretariats des Völkerbundes hinterlegt.

Das Protokoll bleibt denjenigen Staaten, die das oben genannte Uebereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, zur Unterzeichnung oder Beitrittserklärung offen.

Es tritt in Kraft, sobald die Ratifikationsurkunden zweier Staaten beim Generalsekretär des Völkerbundes eingegangen sind, jedoch unter der Voraussetzung, dass das genannte Uebereinkommen zu diesem Zeitpunkt in Kraft getreten ist.

Nach Ablauf einer Frist von zwei Jahren von dem Tage ab, wo die Ratifikationsurkunde des kündigenden Staates beim Generalsekretär des Völkerbundes eingegangen ist, kann es jederzeit gekündigt werden. Die Kündigung wird erst ein Jahr nach ihrem Eingang beim Generalsekretär des Völkerbundes rechtswirksam. Die Kündigung des Uebereinkommens über die Rechtsordnung der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung gilt auch als Kündigung dieses Protokolls.

Geschehen zu Barcelona am zwanzigsten April eintausendneuhunderteinundzwanzig, in einer einzigen Ausfertigung, deren französischer und englischer Wortlaut beide massgebend sind.

(Unterschrift der Delegierten.)

4. Erklärung über die Anerkennung des Flaggenrechtes der Staaten ohne Meeresküste.

Die Unterzeichneten, die hierzu gehörig bevollmächtigt sind, erklären, dass die von ihnen vertretenen Staaten die Flagge der Seeschiffe jedes Staates ohne Meeresküste anerkennen, sofern die Schiffe an einem einzigen bestimmten Ort seines Gebietes eingetragen sind. Dieser Ort gilt für solche Schiffe als Registerhafen.

6. Empfehlungen bezüglich der Häfen unter internationaler Rechtsordnung (internationalem Regime).

Einleitung.

Die allgemeine Konferenz für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr hält zwar den Zeitpunkt noch nicht für gekommen, ein allgemeines internationales Uebereinkommen über die Rechtsordnung der Häfen abzuschliessen, empfiehlt jedoch vorbehaltlich aller weiteren in Einzelfällen für notwendig erachteten Bestimmungen die folgenden Vorschriften auf diejenigen Häfen oder Teile von Häfen mit oder ohne Freizonen anzuwenden, die einer internationalen Rechtsordnung unterstellt werden sollten. Es besteht indessen Einverständnis darüber, dass eine solche Rechtsordnung nur auf Grund eines Sonderaktes eingeführt werden kann, der vor allem die Zustimmung des Staates trägt, unter dessen Staatshoheit oder Herrschaft sich der Hafen befindet.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1. Die Staatsangehörigen, Güter und Flaggen aller Nationen geniessen bei Benutzung des Hafens volle Freiheit. Sie sind in dieser wie in jeder andern Hinsicht auf dem Fusse völliger Gleichheit zu behandeln, insbesondere in bezug auf die Benutzung von Liegeplätzen, Lade- und Löscheinrichtungen, auf Tonnengelder, sowie auf Quai-, Lotsen-, Leuchtturm- und Quarantänegebühren, die im Namen und für Rechnung der Regierung, öffentlicher Beamter, privater Konzessionäre, Körperschaften oder Anstalten jeder Art erhoben werden. Insbesondere soll kein Unterschied gemacht werden zwischen den Staatsangehörigen, Gütern und Flaggen der verschiedenen Staaten und desjenigen Staates, unter dessen Staatshoheit oder Herrschaft sich der Hafen befindet.

Die freie Benutzung des Hafens unterliegt keinen andern Beschränkungen als solchen, die sich aus den Vorschriften über Zölle, Polizei und öffentliches Gesundheitswesen, über Ein- und Auswanderung sowie aus Ein- und Ausfuhrverboten ergeben. Diese Vorschriften haben angemessen und einheitlich zu sein und dürfen den Verkehr ohne triftigen Grund nicht behindern.

Art. 2. Alle Abgaben, die für Benutzung des Hafens,

seiner Zugänge oder der dort zur Verfügung gestellten Verkehrseinrichtungen eingeführt sind, werden nach dem Grundsatz der Gleichheit im Sinne von Art. 1 erhoben und müssen der Billigkeit entsprechen, wobei die Anlage-, Verbesserungs-, Unterhalts- und Verwaltungskosten des Hafens oder seiner Zugänge sowie die im Interesse der Benutzung des Hafens oder seiner Zugänge gemachten Aufwendungen zu berücksichtigen sind. Der Tarif dieser Abgaben ist in jedem Hafen anzuschlagen.

Alle nicht in den Artikeln 8 und 11 vorgesehenen Abgaben sind untersagt.

Art. 3. Mangels einer besondern Organisation für die Ausführung von Unterhaltsarbeiten ist der Staat, unter dessen Staatshoheit oder Herrschaft sich der Hafen befindet, verpflichtet, die geeigneten Massnahmen zu treffen, um so schnell als irgend möglich alle Gefahren oder Hindernisse für die Schifffahrt zu beseitigen und für die Abwicklung des Seeschiffsverkehrs im Hafen Sorge zu tragen.

Art. 4. Der Staat, unter dessen Staatshoheit oder Herrschaft sich der Hafen befindet, darf alle Arbeiten zum Unterhalt und zur Verbesserung des Hafens und seiner Zugänge vornehmen. Er ist nur dann verpflichtet, sie auszusetzen, wenn sie erwiesenermassen geeignet sind, die Benutzung des Hafens oder seiner Zugänge zu beeinträchtigen.

Er hat gleichfalls das Recht, die zur Landesverteidigung bestimmten Arbeiten vorzunehmen, hat jedoch dafür zu sorgen, dass dadurch Gefahren oder Hindernisse für die Schifffahrt, soweit irgend möglich, vermieden werden.

Art. 5. Vorbehaltlich besonderer Bestimmungen ist für die Verwaltung des Hafens der Staat verantwortlich, der die Staatshoheit oder Herrschaft über den Hafen ausübt.

Art. 6. Vorbehaltlich besonderer Bestimmungen ist in Verwaltungs-, Zivil-, Handels- und Strafsachen die Gerichtsbarkeit des Staates zuständig, der die Staatshoheit oder die Herrschaft über den Hafen ausübt.

II. Sonderbestimmungen für Nicht-Freizonen.

Art. 7. Werden bei der Ein- oder Ausfuhr von Gütern über den einer internationalen Rechtsordnung unterstellten Hafen Zölle, Orts-, Verbrauchsabgaben oder Nebenkosten eingezogen, so soll dabei kein Unterschied gemacht werden auf Grund der Flagge der die Beförderung bewirkenden See- oder Binnenschiffe, gleichviel, ob sie die Flagge des Staates, unter dessen Staatshoheit oder Herrschaft sich der Hafen befindet oder irgendeines andern ist. Sofern nicht wirtschaftliche Erfordernisse ausnahmsweise eine Abweichung rechtfertigen, dürfen die Zollansätze nicht höher sein, als diejenigen, die an den andern Grenzen des beteiligten Staates von Waren erhoben werden, die unter den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen dieses Staates ein- oder ausgeführt werden. Alle Erleichterungen, die auf andern Land- oder Wasserwegen oder in andern Häfen des gleichen Staates bei der Ein- und Ausfuhr von Waren gewährt werden, müssen bei sonst gleichen Voraussetzungen auch bei der Ein- und Ausfuhr über den einer internationalen Rechtsordnung unterworfenen Hafen zugestanden werden.

III. Sonderbestimmungen für Freizonen.

Art. 8. Die Erleichterungen, die für den Bau oder die Benutzung von Lagerhäusern sowie für das Verpacken und Auspacken von Waren gewährt werden, sollen den jeweils handelsüblichen Anforderungen entsprechen. Jedes Erzeugnis, dessen Verbrauch in der Freizone genehmigt ist, soll frei von Zöllen, Orts- oder andern Abgaben irgendwelcher Art sein, mit Ausnahme der in Artikel 9 vorgesehenen Gebühren. Der Staat, unter dessen Staatshoheit oder Herrschaft sich der Hafen befindet, ist berechtigt, die Verarbeitung in der Freizone zu erlauben oder zu verbieten.

Art. 9. Ausser den in Art. 2 vorgesehenen dürfen keine Abgaben oder Gebühren von den Waren beim Eintritt in

die Freizone oder bei ihrem Austritt erhoben werden, welches auch das ausländische Herkunfts- oder Bestimmungsland sei. Indessen darf eine statistische Gebühr von höchstens eins vom tausend des Wertes erhoben werden, die ausschliesslich zur Deckung der Kosten einer mit Aufstellung einer Verkehrsstatistik des Hafens betrauten Dienststelle bestimmt ist.

Art. 10. Die in Artikel 7 vorgesehenen Abgaben können nach Massgabe der dort festgesetzten Bestimmungen von den aus der Freizone kommenden Waren beim Eintritt in das Gebiet des Staates erhoben werden, unter dessen Staatshoheit oder Herrschaft sich der Hafen befindet, und von den für die Freizone bestimmten Waren bei ihrem Austritt aus diesem Staatsgebiet.

Art. 11. Personen, Gepäck und Güter, ebenso wie See- und Binnenschiffe, Personen- und Güterwagen oder andere Beförderungsmittel, deren Herkunfts- oder Bestimmungs-ort die Freizone ist, und die ihren Weg über das Gebiet des Staates nehmen, unter dessen Staatshoheit oder Herrschaft sich der Hafen befindet, werden als im Durchgangsverkehr durch diesen Staat befindlich angesehen, wenn sie nach dem Gebiet irgendeines andern Staates bestimmt sind oder von dort herkommen.

IV. Sonstige Bestimmungen.

Art. 12. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung auf die kleine Küstenschifffahrt.

Art. 13. Diese Bestimmungen ordnen nicht die Rechte und Pflichten der Kriegführenden und Neutralen in Kriegszeiten, bleiben jedoch auch in Kriegszeiten in Geltung, soweit es mit diesen Rechten und Pflichten vereinbar ist.

Art. 14. Diese Bestimmungen legen keine Verpflichtung auf, die den Rechten und Pflichten eines Staates als Mitglied des Völkerbundes zuwiderlaufen könnte.

Art. 15. Alle Streitfälle, die zwischen den Staaten wegen Auslegung oder Anwendung dieser Bestimmungen entstehen sollten und nicht durch eine unmittelbare Verständigung beigelegt werden, sind dem Ständigen Internationalen Gerichtshof zu unterbreiten, es sei denn, dass sie auf Grund eines besonders Uebereinkommens oder einer allgemeinen Schiedsgerichtsklausel durch Schiedsspruch oder auf andere Weise geschlichtet werden.

Die Anrufung des Ständigen Internationalen Gerichtshofes erfolgt gemäss Art. 40 seines Statuts.

Damit jedoch diese Streitfälle möglichst auf gütlichem Wege beigelegt werden, sind sie vor Einleitung eines gerichtlichen Verfahrens und vorbehaltlich der Rechte und Befugnisse des Völkerbundsrats und der Völkerbundsversammlung zur Begutachtung der Stelle vorzulegen, die von dem Völkerbund als beratendes, fachmännisches Organ der Mitglieder in Fragen der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs eingesetzt werden sollte. In dringenden Fällen kann ein vorläufiger Bescheid die Anwendung einstweiliger Massnahmen empfehlen, die insbesondere dazu dienen, für die freie Benutzung des Hafens wieder diejenigen Erleichterungen zu gewähren, die vor der Handlung oder dem Vorfall, die den Streitfall herbeiführten, bestanden haben.

Die Konferenz hat ausserdem u. a. die folgenden Wünsche und Erklärungen zum Ausdruck gebracht:

5. Die Konferenz hält es zum Zwecke der Verbesserung der Verkehrswege von internationaler Bedeutung für wünschenswert, dass Staaten mit einem Ueberfluss an elektrischer Kraft an Staaten, die daran Mangel leiden, einen Teil davon abtreten, und spricht daher den Wunsch aus, dass diese Frage einer Prüfung unterzogen werde.
12. Die Konferenz erklärt, dass, wenn sie in Art. 9 des Statuts über die Rechtsordnung der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung die Rechtsordnung der an diesen schiffbaren Wasserwegen gelegenen Häfen bestimmt hat, sie damit keine grundsätzliche Frage über die Rechtsordnung der nationalen Seehäfen aufwerfen wollte.

13. Die Konferenz erklärt, dass in Absatz 2 der Ziffer 1 des Art. 5 des Statuts über die Rechtsordnung der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung die Worte „frühere Schiffsakte“ unter anderm auch das Uebereinkommen von Mannheim einschliessen, nicht aber die besondere Regelung, die durch die Artikel 332—337 des Vertrages von Versailles und die entsprechenden Artikel der übrigen Friedensverträge getroffen ist.

14. Endlich hat die Konferenz von der Erklärung der niederländischen Delegation Kenntnis genommen, wonach diese mit der von ihr vorgeschlagenen, nunmehr gültigen Fassung des Art. 8 des Statuts über die Rechtsordnung der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung in keiner Weise die Zurücknahme von bestehenden Erleichterungen, noch irgendeine Einschränkung der weitherzigen Regelung im Auge gehabt hat, welche die Niederlande bisher angewendet haben. Wenn Uebereinkommen grössere Erleichterungen als die in Art. 8 vorgesehenen gewähren sollten, werden diese gemäss Art. 20 zugunsten der Beteiligten aufrechterhalten bleiben.

Internationale Ausstellung für „weisse Kohle“ und Touristik in Grenoble.

Von Dipl. Ing. A. H ä r r y, Zürich.

Demjenigen, der sich ein Bild über den gegenwärtigen Stand der Wasserwirtschaft in den wichtigsten Ländern Europas, speziell von Frankreich, Italien, Schweden, Norwegen, Deutschland und der Schweiz verschaffen will, sei der Besuch der Ausstellung in Grenoble bestens empfohlen. Er benutzt dazu am besten die Route über Genf, Bellegarde, Culoz, Chambéry.

Im Folgenden gebe ich einen kurzen Ueberblick über die Ausstellung, soweit wasserwirtschaftliche Gegenstände in Frage kommen. Die Organisation der Schweizer Gruppe ist vom Sekretariat des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes besorgt worden. Infolge besonderer Verhältnisse ist die Anmeldung der Schweiz etwas spät erfolgt, doch darf man sagen, daß unser Land ehrenvoll vertreten ist.

Die neun Schweizer Aussteller sind mit Ausnahme der Bernischen Kraftwerke, die gesondert ausgestellt haben, im Palais des Etrangers an günstiger Stelle zu einer Gruppe vereinigt.

Das Elektrizitätswerk der Stadt Basel zeigt in einem grossen Modell und einigen schönen Gemälden und Zeichnungen sein Kraftwerk Augst, das erste Werk der Schweiz, das mit einer betriebsfähigen Grossschiffahrtsschleuse ausgerüstet ist. Anschauliche Pläne geben einen Ueberblick über die Anlagen der Kraftwerke W ä g g i t a l A.-G. in Siebnen, die heute beinahe jedem Ostschweizer geläufig sind. Im Vordergrund der Ausstellung des Ingenieur-Bureaus H. E. Gruner in Basel steht ein Modell der schlanken Bogenmauer des Kraftwerkes Broc, gute Pläne und Abbildungen orientieren über die vom Bureau Gruner projektierten und gebauten Talsperren von Savona (11 Meter), Scutari (27 Meter), Broc (27 Meter), Montejaque (Provinz Malaga) (82 Meter). Einige Bilder orientieren über Druckstollendichtungen, ein anderes gibt interessante Einzelheiten von der Pfeilerfundation der Eisenbahnbrücke in Basel und von ausgeführten Wehranlagen in Laufenburg, Faal, Chancy-Pougny, Partenstein. Der Schweizer Wasserwirtschaftsverband hat die bekannte Uebersichtskarte der Verbindungsleitungen der schweizerischen Wasserkraftwerke in grosser und kleiner Ausgabe mit der Tabelle der Wasserkraftwerke ausgestellt, die ein Bild des vielfachen Zusammenschlusses der schweizerischen Wasserkraftwerke zur gegenseitigen Aus- und Sammlung überschüssiger Energie sowie der Exportleitungen vermitteln. Auf einem grossen Tisch sind die Publikationen des Verbandes vereinigt. Eine Karte der Wasserkraftwerke der Schweiz, erstellt vom Departement des Innern, zeigt der Verband schweizeri-