

## Bundesbeschluss

betreffend

**das von der internationalen Konferenz in Barcelona am 20. April 1921 beschlossene Übereinkommen und Statut über die Freiheit des Durchgangsverkehrs und die Erklärung über die Anerkennung des Flaggenrechtes der Staaten ohne Meeresküste.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 13. November 1923,

in Anwendung von Artikel 85, Ziffer 5, der Bundesverfassung,

beschliesst:

- I. Das am 30. November 1921 vom Bundesrat unterzeichnete Übereinkommen und Statut über die Freiheit des Durchgangsverkehrs wird genehmigt.
  - II. Von der unterm gleichen Datum vom Bundesrat unterzeichneten Erklärung über die Anerkennung des Flaggenrechtes der Staaten ohne Meeresküste wird Kenntnis genommen.
  - III. Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.
-

## Beilagen.

---

1. Übereinkommen und Statut über die Freiheit des Durchgangsverkehrs.
2. Übereinkommen und Statut über die Rechtsordnung (das Regime) der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung.
3. Zusatzprotokoll zu dem Übereinkommen über die Rechtsordnung (das Regime) der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung.
4. Erklärung über die Anerkennung des Flaggenrechts der Staaten ohne Meeresküste.
5. Empfehlungen bezüglich der internationalen Rechtsordnung (des internationalen Regimes) der Eisenbahnen.
6. Empfehlungen bezüglich der Häfen unter internationaler Rechtsordnung (internationalem Regime).
7. Organisationsreglement für die allgemeinen Konferenzen und die beratende fachmännische Kommission für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr.
8. Schlussakte.

NB. Die nachstehende deutsche Übersetzung der Beschlüsse von Barcelona ist, mit Ausnahme des Textes des „Organisationsreglementes“, an einer von der Schweiz angeregten und von Deutschland nach Berlin einberufenen gemeinsamen Konferenz zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz festgelegt worden. Für einige wenige Ausdrücke haben sich dabei die einzelnen Staaten besondere Übersetzungen vorbehalten.

---

## 1. Übereinkommen und Statut über die Freiheit des Durchgangsverkehrs.

Albanien, Österreich, Belgien, Bolivien, Brasilien, Bulgarien, Chile, China, Columbien, Costarica, Cuba, Dänemark, das Britische Reich (mit Neuseeland und Indien), Spanien, 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, die Freiheit der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs zu gewährleisten und aufrechtzuerhalten, in Erwägung, dass auf diesem Gebiet das in Artikel 23 (e) des Völkerbundsvertrages bezeichnete Ziel im Wege allgemeiner Übereinkommen, denen späterhin auch andere Mächte beitreten können am besten zu erreichen ist,

in der Erkenntnis, dass es wichtig ist, das Recht des freien Durchgangsverkehrs als eines der besten Mittel zur Förderung der Zusammenarbeit der Staaten zu verkünden und zu ordnen, ohne dass durch dieses Recht ihre Staatshoheit und Herrschaft über die den Durchgangsverkehr dienenden Wege beeinträchtigt wird,

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 für den Durchgangsverkehr auf den Eisenbahnen und Wasserwegen sofort in Kraft zu setzen,

willens, zu diesem Zweck ein Übereinkommen 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:

---

\*) s. französischen Wortlaut der Botschaft.

### Artikel 1.

Die Hohen vertragschliessenden Teile erklären, dass sie das anliegende, von der Konferenz von Barcelona am 14. April 1921 gutgeheissene Statut über die Freiheit des Durchgangsverkehrs annehmen.

Das Statut bildet einen wesentlichen Bestandteil dieses Übereinkommens. Infolgedessen erklären sie, dass sie die Verpflichtungen und Verbindlichkeiten des Statuts nach seinem Wortlaut und nach Massgabe der darin enthaltenen Bedingungen annehmen.

### Artikel 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.

### Artikel 3.

Das Übereinkommen, 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.

### Artikel 4.

Das Übereinkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden sind dem Generalsekretär des Völkerbundes zu übermitteln, der ihren Eingang den anderen Mitgliedern des Völkerbundes und den zur Unterzeichnung des Übereinkommens zugelassenen Staaten mitteilt. Die Ratifikationsurkunden werden im Archiv des Sekretariats niedergelegt.

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

### Artikel 5.

Mitglieder des Völkerbundes, die das Übereinkommen 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 Völkerbundsrats eine amtliche Mitteilung über das Übereinkommen erhalten.

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

#### Artikel 6.

Das Übereinkommen 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 Übereinkommen für jeden Vertragsteil Rechtswirkung neunzig Tage nach dem Eingang seiner Ratifikationsurkunde oder der Bekanntgabe seines Beitrittes.

Sofort nach Inkrafttreten des Übereinkommens übermittelt der Generalsekretär den Mächten, die nicht Mitglieder des Völkerbundes sind, sich aber auf Grund des Friedensvertrags zum Beitritt verpflichtet haben, eine beglaubigte Abschrift.

#### Artikel 7.

Der Generalsekretär des Völkerbundes führt 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 Völkerbundsrats möglichst oft veröffentlicht.

#### Artikel 8.

Vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 2 kann das Übereinkommen 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.

#### Artikel 9.

Die Revision des Übereinkommens kann jederzeit von einem Drittel der Hohen vertragschliessenden Teile beantragt werden.

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

Geschehen zu Barcelona, den zwanzigsten April eintausendneunhunderteinundzwanzig, 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 Freiheit des Durchgangsverkehrs.**

### Artikel 1.

Als im Durchgangsverkehr durch das Hoheits- oder Herrschaftsgebiet irgendeines der Vertragsstaaten befindlich gelten Personen, Gepäck, Güter sowie See- und Binnenschiffe, Personen- und Güterwagen oder andere Beförderungsmittel, deren Beförderung durch die genannten Gebiete nur einen Bruchteil der Gesamtbeförderung ausmacht, die ausserhalb der Grenzen des Staates, durch dessen Gebiete sich der Durchgangsverkehr vollzieht, begonnen hat und enden soll, gleichviel, ob diese Beförderung mit oder ohne Umladung, mit oder ohne Einlagerung, mit oder ohne Teilung oder sonstige Behandlung der Ladung, mit oder ohne Änderung der Beförderungsart erfolgt.

Derartige Transporte werden in dem Statut als «Durchgangstransporte» bezeichnet.

### Artikel 2.

Vorbehaltlich der übrigen Bestimmungen dieses Statuts sollen die von den Vertragsstaaten getroffenen Massnahmen zur Regelung und Durchführung der Transporte durch ihre Hoheits- oder Herrschaftsgebiete den freien Durchgangsverkehr auf den in Betrieb befindlichen und für den internationalen Durchgangsverkehr geeigneten Eisenbahnen und Wasserwegen erleichtern. Es wird dabei kein Unterschied gemacht, weder auf Grund der Staatsangehörigkeit der Personen, der Flagge, des Ursprungs-, Herkunfts-, Eintritts-, Austritts- oder Bestimmungsortes noch auf Grund irgendeiner Erwägung, hergeleitet aus den Eigentumsverhältnissen der Güter,

See- und Binnenschiffe, Personen- und Güterwagen oder anderer Beförderungsmittel.

Um die Anwendung der Bestimmungen des Statuts sicherzustellen, gestatten die Vertragsstaaten den Durchgangsverkehr durch ihre Territorialgewässer nach Massgabe der üblichen Bedingungen und Vorbehalte.

#### Artikel 3.

Die Durchgangstransporte werden keinen besonderen Gebühren oder Abgaben auf Grund ihrer Durchfuhr (Ein- und Austritt einbezogen) unterworfen. Jedoch können diese Durchgangstransporte mit solchen Gebühren oder Abgaben belegt werden, die lediglich zur Deckung der durch ihre Durchfuhr veranlassten Überwachungs- und Verwaltungskosten dienen. Die Höhe aller derartigen Gebühren und Abgaben soll so weit wie möglich den Aufwendungen entsprechen, zu deren Deckung sie bestimmt sind. Auf diese Gebühren und Abgaben findet der im vorstehenden Artikel niedergelegte Grundsatz der Gleichheit mit der Einschränkung Anwendung, dass sie auf bestimmten Verkehrswegen mit Rücksicht auf Unterschiede in der Höhe der Überwachungskosten herabgesetzt oder sogar aufgehoben werden können.

#### Artikel 4.

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, für die Durchgangstransporte auf staatlich betriebenen, verwalteten oder konzessionierten Verkehrswegen ohne Rücksicht auf den Abgangs- oder Bestimmungsort Tarife festzusetzen, die sowohl in ihren Sätzen wie in ihrer Anwendungsart der Billigkeit entsprechen, wobei den Verkehrsverhältnissen wie auch dem wirtschaftlichen Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrswegen Rechnung zu tragen ist. Diese Tarife sollen so gestaltet werden, dass sie den internationalen Verkehr möglichst erleichtern. Keine Vergütung, Erleichterung oder Einschränkung darf unmittelbar oder mittelbar von der Staatsangehörigkeit oder der Eigenschaft des Eigentümers des Schiffes oder irgendeines andern Verkehrsmittels, das während eines Teils der Gesamtbeförderung benutzt worden ist oder noch benutzt werden soll, abhängig gemacht werden.

#### Artikel 5.

Keiner der Vertragsstaaten wird durch das Statut verpflichtet, die Durchreise solcher Personen, denen das Betreten seines Gebietes verboten ist, oder den Durchgang solcher Güter zu gewährleisten, deren Einfuhr aus Gründen der öffentlichen Gesundheitspflege oder

der öffentlichen Sicherheit oder zur Verhütung der Einschleppung von Tier- und Pflanzenkrankheiten untersagt ist.

Jeder Vertragsstaat ist berechtigt, die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um sich zu vergewissern, dass die Personen, das Gepäck und die Güter, insbesondere die einem Monopol unterworfenen Güter, die See- und Binnenschiffe, Personen- und Güterwagen oder andern Beförderungsmittel sich tatsächlich im Durchgangsverkehr befinden, sowie um sich davon zu überzeugen, dass die auf der Durchreise befindlichen Personen in der Lage sind, ihre Reise zu beendigen, und um zu verhüten, dass die Sicherheit der Verkehrswege und Verkehrsmittel gefährdet wird.

Das Statut kann 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 Schutz des Völkerbundes abgeschlossen sind und den Durchgangsverkehr, die Ein- oder Ausfuhr bestimmter Warengattungen, wie Opium und anderer schädlicher Drogen, Waffen und Fischereierzeugnisse betreffen, und ebenso für allgemeine Vereinbarungen, die 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 unlautern Wettbewerbs beziehen.

Falls auf den für den Durchgangsverkehr benutzten schiffbaren Wasserwegen ein Schlepplmonopol eingerichtet ist, muss dessen Betrieb derart sein, dass er den Durchgangsverkehr für See- und Binnenschiffe nicht hindert.

#### Artikel 6.

Das Statut legt mit diesen Bestimmungen keinem der Vertragsstaaten eine neue Verpflichtung auf zur Gewährung des freien Durchgangsverkehrs für Staatsangehörige und deren Reisegepäck oder für die Flagge eines Staates, der nicht Vertragsteil ist, ebensowenig für die Güter, Personen- und Güterwagen oder andere Beförderungsmittel, die aus einem Staat stammen oder eingehen, oder nach einem Staat ausgehen oder bestimmt sind, der nicht Vertragsteil ist, es sei denn, dass von irgendeinem der anderen beteiligten Vertragsstaaten triftige Gründe zugunsten eines derartigen Durchgangsverkehrs geltend gemacht werden sollten. Dabei besteht für die Anwendung dieses Artikels Einverständnis, dass die unter der Flagge eines der

Vertragsstaaten ohne Umladung durchgehenden Güter die dieser Flagge zugestandenem Vorteile genießen.

#### Artikel 7.

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 des Durchgangsverkehrs in möglichst vollem Umfange gewahrt werden muss.

#### Artikel 8.

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.

#### Artikel 9.

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

#### Artikel 10.

Die von den Vertragsstaaten vor dem 1. Mai 1921 abgeschlossenen Verträge, Übereinkommen oder Vereinbarungen über den Durchgangsverkehr verlieren durch Inkrafttreten des Statuts nicht ihre Gültigkeit.

In Anbetracht dessen verpflichten sich die Vertragsstaaten entweder bei Erlöschen solcher Vereinbarungen oder sobald die Verhältnisse es ermöglichen, diejenigen unter den danach aufrechterhaltenen Vereinbarungen, die den Bestimmungen des Statuts zuwiderlaufen sollten, durch entsprechende Abänderungen so weit mit ihnen in Einklang zu bringen, wie die geographischen, wirtschaftlichen und technischen Verhältnisse der Länder oder Gebiete, die den Gegenstand jener Vereinbarungen bilden, es irgend gestatten.

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, überdies künftig keine Verträge, Übereinkommen oder Vereinbarungen abzuschliessen, die den Bestimmungen des Statuts zuwiderlaufen, sofern nicht geographische, wirtschaftliche oder technische Beweggründe ausnahmsweise Abweichungen rechtfertigen sollten.

Ferner können die Vertragsstaaten über den Durchgangsverkehr für bestimmte Gebiete geltende Vereinbarungen treffen, die mit den Grundsätzen des Statuts in Einklang stehen.

#### Artikel 11.

Das Statut hat keineswegs die Aufhebung von Erleichterungen zur Folge, die in einem weitergehenden Masse als es durch seine Bestimmungen geschehen ist, für Durchgangstransporte durch das Hoheits- oder Herrschaftsgebiet irgendeines der Vertragsstaaten unter Bedingungen bereits zugestanden sein sollten, die mit seinen Grundsätzen vereinbar sind. Ebenso wenig will es die Gewährung solcher Erleichterungen für die Zukunft ausschliessen.

#### Artikel 12.

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 Artikel 23 (e) des Völkerbundsvertrages vorübergehend von den Verpflichtungen aus jener Bestimmung als befreit, wobei jedoch der Grundsatz der Freiheit des Durchgangsverkehrs so weit wie möglich zu wahren ist.

#### Artikel 13.

Alle Streitfälle, die zwischen den Staaten wegen Auslegung oder Anwendung des Statuts 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 besonderen Übereinkommens oder einer allgemeinen Schiedsgerichtsklausel durch Schiedsspruch oder auf andere Weise geschlichtet werden.

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

Um jedoch diese Streitfälle möglichst auf gutlichem Wege beizulegen, verpflichten sich die Vertragsstaaten, vor Einleitung eines gerichtlichen Verfahrens und vorbehaltlich der Rechte und Befugnisse des Völkerbundsrates 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, dem freien Durchgangsverkehr wieder alle diejenigen Erleichterungen zu gewähren, die vor der Handlung oder vor dem Vorfall, die den Streitfall herbeiführten, bestanden haben.

#### Artikel 14.

Angesichts der Tatsache, dass es im Innern gewisser Vertragsstaaten oder unmittelbar an deren Grenzen Zonen oder eingeschlossene Gebietsteile gibt, die im Verhältnis zu dem Gesamtgebiet sehr geringe Ausdehnung und Bevölkerung aufweisen und abgetrennte Teile desselben bilden oder Niederlassungen von andern Mutterstaaten darstellen, und dass es andererseits aus verwaltungstechnischen Gründen unmöglich ist, die Bestimmungen des Statuts auf die genannten Zonen oder eingeschlossenen Gebietsteile anzuwenden, wird vereinbart, dass diese Bestimmungen auf sie keine Anwendung finden.

Ein gleiches gilt, wenn eine Kolonie oder ein abhängiges Gebiet eine im Verhältnis zum Flächeninhalt besonders lange Grenze besitzt, die die zollamtliche und polizeiliche Überwachung tatsächlich unmöglich macht.

Immerhin werden die beteiligten Staaten in den obengenannten Fällen eine Ordnung zur Anwendung bringen, die die Grundsätze des Statuts soviel als möglich wahren und den Durchgangsverkehr sowie die Verkehrsverbindungen erleichtern wird.

#### Artikel 15.

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, Mitglieder des Völkerbundes sind oder nicht.

---

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

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

\*) s. französischen Wortlaut der Botschaft.

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

## Artikel 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.

## Artikel 3.

Das Übereinkommen, 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.

## Artikel 4.

Das Übereinkommen 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 Übereinkommens zugelassenen Staaten mitteilt. Die Ratifikationsurkunden werden im Archiv des Sekretariates niedergelegt.

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

## Artikel 5.

Mitglieder des Völkerbundes, die das Übereinkommen 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 Völkerbundsrats eine amtliche Mitteilung über das Übereinkommen erhalten.

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

#### Artikel 6.

Das Übereinkommen 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 Übereinkommen für jeden Vertrags- teil Rechtswirkung neunzig Tage nach dem Eingang seiner Ratifikation- urkunde oder der Bekanntgabe seines Beitrittes.

Sofort nach Inkrafttreten des Übereinkommens übermittelt der Generalsekretär den Mächten, die nicht Mitglieder des Völker- bundes sind, sich aber auf Grund der Friedensverträge zum Beitritt verpflichtet haben, eine beglaubigte Abschrift desselben.

#### Artikel 7.

Der Generalsekretär des Völkerbundes führt ein besonderes Verzeichnis derjenigen Staaten, die das Übereinkommen unter- zeichnet oder ratifiziert haben, ihm beigetreten sind oder es ge- kündigt haben. Das Verzeichnis steht den Mitgliedern des Völker- bundes jederzeit zur Einsicht offen und wird nach näherer Weisung des Völkerbundsrats möglichst oft veröffentlicht.

#### Artikel 8.

Vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 2 kann das Über- einkommen 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 schrift- lichen Erklärung. Eine Abschrift der Kündigung nebst Angabe ihres Eingangsdatums wird den übrigen Vertragsteilen vom General- sekretär 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 ent- gegenstehen, Verbindlichkeiten aus einem Bauprogramm unberührt, die vor der Kündigung eingegangen sind.

#### Artikel 9.

Die Revision des Übereinkommens kann jederzeit von einem Drittel der Hohen vertragschliessenden Teile beantragt werden.

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

Geschehen zu Barcelona, den zwanzigsten April eintausendneuhunderteinundzwanzig, 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.**

### Artikel 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 Übereinkommens 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.

#### Artikel 2.

Unter den schiffbaren Wasserwegen von internationaler Bedeutung bilden für die Anwendung der Artikel 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.

#### Artikel 3.

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

#### Artikel 4.

Bei der Ausübung dieser Schifffahrt 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 Schifffahrt verliehen werden darf.

Bei Ausübung dieser Schifffahrt darf weder nach dem Herkunfts- oder Bestimmungsort noch nach der Verkehrsrichtung irgendein Unterschied gemacht werden.

#### Artikel 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 eingeschifft und geladen und in einem andern gleichfalls unter seiner Staatshoheit oder Herrschaft befindlichen Hafen ausgeschifft 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 Artikel 2 fallenden schiffbaren Wasserwegen kann die Schifffahrtsakte 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 Schifffahrt in einer früheren Schifffahrtsakte ausgesprochen worden ist, diese Freiheit nicht eingeschränkt werden.

2. Wenn ein Netz, natürlicher, schiffbarer Wasserwege von internationaler Bedeutung, das keinen der in Artikel 2 bezeichneten Wasserwege umfasst, nur zwei Staaten trennt oder durchzieht, so sind diese beiden Staaten berechtigt, im gemeinsamen Einverständnis die Beförderung von Reisenden und Gütern, die in einem Hafen dieses Netzes eingeschifft und geladen und in einem andern Hafen desselben Stromnetzes ausgeschifft 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.

#### Artikel 6.

Jeder Vertragsstaat behält auf den in Artikel 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.

#### Artikel 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 Übertretung 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.

## Artikel 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 Artikel 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.

## Artikel 9.

Vorbehaltlich der Bestimmungen der Artikel 5 und 17 werden die Staatsangehörigen, Güter und Flaggen aller vertragschliessenden 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.

#### Artikel 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 erforder-

lichen 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 gegenseitiger Abmachungen hat jeder Uferstaat das Recht, von den andern Uferstaaten eine angemessene Beteiligung an den Kosten dieses Unterhalts 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 Schiffbarkeit notwendigen Arbeiten auszuführen, wenn letzterer die Zahlung der Kosten 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 gegenseitiger 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 Artikel 2 bezeichneten schiffbaren Wasserwege sind die Bestimmungen dieses Artikels unter Vorbehalt der in Verträgen, Übereinkommen oder Schifffahrtsakten enthaltenen Bestimmungen anwendbar, welche die Befugnisse und Verantwortlichkeit der internationalen Kommissionen bezüglich der Arbeiten festlegen.

Unter Vorbehalt der besondern Bestimmungen dieser bereits bestehenden oder noch zu schliessenden Verträge, Übereinkommen 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 Artikels 22 in allen Fällen verlangt werden, wenn der Antrag auf Unzuständigkeit oder auf Verletzung der internationalen Übereinkommen 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 Artikel 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 Artikel 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 Ankündigung und nur unter der Voraussetzung erfolgen, dass kein anderer Uferstaat entsprechend den Bestimmungen des Artikels 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.

#### Artikel 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 Artikel 10 übernommen werden, nicht höher sein, als wenn alle Uferstaaten Vertragsteile wären.

#### Artikel 12.

Soweit nicht in Abmachungen oder besondern Verträgen, namentlich in den gegenwärtigen bezüglich des Zollwesens, der Polizei und sanitären Schutzmassnahmen geltenden Übereinkommen, 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 Schifffahrtsvergehen sollen eine möglichst beschleunigte Erledigung anstreben.

Die Vertragsstaaten erachten es als im hohen 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 Schifffahrtsbetriebes im Einverständnis mit allen übrigen Uferstaaten oder, im Fall des Artikels 2, mit allen in der internationalen Kommission vertretenen Staaten eingerichtet werden.

#### Artikel 13.

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

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

#### Artikel 14.

Wenn durch die in Artikel 12 erwähnten besondern 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 Artikels 10 ausschliesslich von den Interessen der Schifffahrt leiten zu lassen und ist als eine der in Artikel 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 Schifffahrtsakte werden die Befugnisse der im vorherigen Absatz erwähnten Kommissionen für jeden schiffbaren Wasserweg festgelegt, und zwar mindestens folgende:

- a) die Kommission ist berechtigt, die Schifffahrtsverordnungen auszuarbeiten, deren Ausarbeitung sie selbst übernehmen zu sollen glaubt, und erhält Mitteilung von allen andern Schifffahrtsverordnungen;
- 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 Schifffahrtsakte keine besondern Vorschriften über die Erhebung von Abgaben enthält, die Erhebung solcher Abgaben unter Anwendung der Bestimmungen des Artikels 7 des Statuts zu genehmigen.

#### Artikel 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.

#### Artikel 16.

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

#### Artikel 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.

#### Artikel 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.

#### Artikel 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 aufrecht erhalten bleiben muss.

#### Artikel 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. Ebensowenig will es die Gewährung solcher Erleichterungen für die Zukunft ausschliessen.

#### Artikel 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 Artikel 23 (e) des Völkerbundsvertrages vorübergehend von den Verpflichtungen aus jener Bestimmung als befreit, wobei jedoch

der Grundsatz der Freiheit der Schifffahrt so weit wie möglich zu wahren ist.

#### Artikel 22.

Unbeschadet der Vorschriften des Artikels 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 besondern Übereinkommens oder einer allgemeinen Schiedsgerichtsklausel durch Schiedsspruch oder auf andere Weise geschlichtet werden.

Die Anrufung des Ständigen Internationalen Gerichtshofes erfolgt gemäss Artikel 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 Völkerbundsrates 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.

#### Artikel 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.

#### Artikel 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.

#### Artikel 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 Übereinkommen über die Rechtsordnung (das Regime) der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung.**

1. Die Signatarstaaten des am 20. April 1921 zu Barcelona unterzeichneten Übereinkommens 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 Übereinkommens 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 Handelsschiffahrt 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 obengenannte Übereinkommen 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 Übereinkommen 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 Übereinkommens 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.

---

#### **5. Empfehlungen bezüglich der internationalen Rechtsordnung (des internationalen Regimes) der Eisenbahnen.**

Die unter dem Schutze des Völkerbundes in Barcelona versammelte allgemeine Konferenz für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr,

von dem Wunsche geleitet, den Grundsatz der Freiheit der Verkehrswege gemäss Artikel 23 (e) des Völkerbundsvertrages auf diejenigen Eisenbahnen angewendet zu sehen, die unter der Staatshoheit oder Herrschaft der auf der Konferenz vertretenen Staaten oder derjenigen Staaten stehen, die diese Empfehlungen künftig annehmen sollten,

und in der Erkenntnis, dass kraft des obengenannten Grundsatzes jeder dieser Staaten auf den unter der Staatshoheit oder Herrschaft irgendeines dieser Staaten stehenden Eisenbahnen alle angemessenen Erleichterungen beanspruchen kann, die geeignet sind, den internationalen Verkehr nach oder aus seinem Gebiet zu fördern oder anzuregen,

empfiehlt einstimmig den Regierungen der genannten Staaten die Annahme folgender Bestimmungen:

Die Konferenz empfiehlt:

1. dass die verschiedenen Staaten alle Massnahmen treffen, die geeignet sind, den internationalen Güterverkehr auf den ihrer Staatshoheit oder Herrschaft unterstellten Eisenbahnen zu erleichtern. Diese Massnahmen sollen vor allem betreffen:

die direkte Beförderung, wenn möglich auf Grund eines einzigen Frachtbriefes, für den auf der ganzen Beförderungsstrecke die gleichen Bedingungen gelten;

die Behandlung der Güter während der Beförderung;

die Umladung, wenn sie nicht vermieden werden kann;

die Art der Aufstellung der internationalen Tarife und ihre Anwendungsbedingungen;

2. dass die verschiedenen Staaten auf den ihrer Staatshoheit oder Herrschaft unterstellten Eisenbahnen alle Massnahmen treffen, die geeignet sind, den internationalen Personen- und Gepäckverkehr in bezug auf Schnelligkeit und Bequemlichkeit je nach Bedeutung jeder einzelnen Verkehrslinie zu erleichtern. Diese Massnahmen sollen insbesondere darauf abzielen, einen Verkehr mit direkten Fahrkarten, und soweit zugänglich ohne Wagenwechsel, sowie mit direkten Gepäckscheinen herzustellen, für die nach Möglichkeit auf der ganzen Strecke die gleichen Bedingungen gelten,

3. dass die verschiedenen Staaten auf den ihrer Staatshoheit oder Herrschaft unterstellten Eisenbahnen alle möglichen Massnahmen einschliesslich solcher technischer Natur treffen, die geeignet sind, die gegenseitige Benutzung und den Austausch ihres rollenden Materials zu ermöglichen und zu erleichtern. Jedoch sind in den obengenannten Massnahmen solche nicht inbegriffen, die Veränderungen der wesentlichen Eigenschaften eines Bahnnetzes oder rollenden Materials mit sich bringen würden,

4. dass in Ermangelung bestehender Übereinkommen, welche die Anwendung der in Ziffern 1, 2 und 3 dieser Empfehlungen aufgestellten Grundsätze vorsehen, besondere Übereinkommen getroffen werden, um die Durchführung dieser Grundsätze für Gruppen benachbarter Gebiete sicherzustellen,

5. dass die Massnahmen, die von den Staaten ergriffen worden sind, um die Bewilligung von Transporterleichterungen und die Aufstellung von Tarifen sowie deren Einführung und deren Anwendung auf Reisende sicherzustellen, die Staatsangehörige irgendeines dieser Staaten sind, oder auf Güter, die aus einem dieser Staaten kommen oder nach einem solchen bestimmt sind, unter den gleichen

Bedingungen weder abhängig gemacht werden von der Staatsangehörigkeit der Reisenden noch von der Eigenschaft des Eigentümers der Güter oder von deren Herkunft, noch von der Flagge oder der Eigenschaft des Eigentümers der vor oder nach der Eisenbahnbeförderung benutzten oder noch zu benutzenden See- oder Binnenschiffe. Die Beförderungsgebühren sollen nach den gesetzlich gültigen und gehörig veröffentlichten Tarifen berechnet werden. Jede Sonderabmachung, die bewirkt, dass einem oder mehreren Reisenden, einem oder mehreren Versendern oder Empfängern eine Preisermässigung auf die Tarife zugestanden wird, sollte in aller Form untersagt und von Rechts wegen nichtig sein. Jedoch sind Preisermässigungen zulässig, die gehörig veröffentlicht und von jedermann unter den gleichen Bedingungen zu erlangen sind.

Diese Empfehlungen schliessen nicht das Bestehen oder die Aufstellung verschiedenartiger Tarife für den Binnen-, Einfuhr-, Ausfuhr- oder Durchgangsverkehr aus, wenn dabei den Verkehrsverhältnissen und dem wirtschaftlichen Wettbewerb zwischen Verkehrswegen Rechnung getragen wird. Sie beziehen sich nicht auf die kombinierten Eisenbahn- und Schiffstarife,

6. dass unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 24 des Völkerbundsvertrages in dem Falle, wo die schon bestehenden oder die unter Ziffer 4 dieser Empfehlungen vorgesehenen künftigen Übereinkommen die Tätigkeit internationaler Ämter in Aussicht nehmen, diese Ämter mit dem Völkerbund unmittelbar alle zweckdienlichen Mitteilungen über die Ausübung ihrer Befugnisse austauschen und ihm einen Jahresbericht zugehen lassen.

7. Die Konferenz erkennt an, dass ausnahmsweise die Vorschriften der vorhergehenden Ziffern durch besondere oder allgemeine Massnahmen abgeändert werden können, die ein Staat beim Eintreten schwerwiegender, die Sicherheit und Interessen des Staates oder die Lebensinteressen des Landes berührender Ereignisse zu treffen genötigt ist. Es besteht Einverständnis darüber, dass dabei der Grundsatz der Freiheit der Verkehrswege in möglichst vollem Umfange gewahrt werden muss.

---

## 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 Übereinkommen über die Rechtsordnung der Häfen abzuschliessen, empfiehlt jedoch vorbehaltlich aller weitem 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.

#### Artikel 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.

#### Artikel 2.

Alle Abgaben, die für Benutzung des Hafens, seiner Zugänge oder der dort zur Verfügung gestellten Verkehrseinrichtungen einge-

führt sind, werden nach dem Grundsatz der Gleichheit im Sinne von Artikel 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.

### Artikel 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.

### Artikel 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.

### Artikel 5.

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

### Artikel 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.

### Artikel 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 Zollsätze 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.

### Artikel 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.

### Artikel 9.

Ausser den in Artikel 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.

## Artikel 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.

## Artikel 11.

Personen, Gepäck und Güter, ebenso wie See- und Binnenschiffe, Personen- und Güterwagen oder andere Beförderungsmittel, deren Herkunfts- oder Bestimmungsort 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.**

## Artikel 12.

Diese Bestimmungen finden keine Anwendung auf die kleine Küstenschiffahrt.

## Artikel 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.

## Artikel 14.

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

## Artikel 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 besonderen Übereinkommens oder einer

allgemeinen Schiedsgerichtsklausel durch Schiedsspruch oder auf andere Weise geschlichtet werden.

Die Anrufung des Ständigen Internationalen Gerichtshofes erfolgt gemäss Artikel 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.

## **7. Organisationsreglement für die allgemeinen Konferenzen und die beratende fachmännische Kommission für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr.**

### **I. Zusammensetzung der allgemeinen Konferenzen und der beratenden fachmännischen Kommission.**

#### Artikel 1.

Jede allgemeine Konferenz für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr setzt sich zusammen aus je einem Vertreter sämtlicher Mitglieder des Völkerbundes.

Jeder Vertreter kann von Stellvertretern und Sachverständigen begleitet werden.

Die Namen der von ihren Regierungen für die Konferenz bezeichneten Vertreter, Stellvertreter und Sachverständigen sind dem Generalsekretär des Völkerbundes mitzuteilen.

Für das Sekretariat der Konferenz sorgt der Generalsekretär des Völkerbundes.

#### Artikel 2.

Diejenigen Staaten, die nicht Mitglieder des Völkerbundes sind und die infolge eines Beschlusses der Versammlung zur Teilnahme

an den fachmännischen Organisationen oder infolge eines Beschlusses der Konferenz zur Teilnahme an der Organisation für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr zugelassen werden, sind, was die Konferenz und die beratende fachmännische Kommission betrifft, den Mitgliedern des Völkerbundes gleichgestellt. Die Bestimmungen des vorliegenden Reglementes und der Geschäftsordnung finden, ausser wenn das Gegenteil bestimmt festgesetzt ist, soweit sie die Mitglieder des Völkerbundes betreffen, auf die genannten Staaten ebenfalls Anwendung.

#### Artikel 3.

Für die Beratung einer bestimmten Frage können Vertreter solcher Staaten, die dem Völkerbund nicht angehören, durch einen von den anwesenden Vertretern der Völkerbundsmitglieder mit Zweidrittel Stimmenmehrheit zu fassenden Beschluss von der Konferenz ebenfalls zugelassen werden. Für diese Frage können die Vertreter der genannten Staaten mit beratender Stimme an den Arbeiten der Konferenz teilnehmen.

#### Artikel 4.

Die Vertreter derjenigen Staaten, welche vom Rat eingeladen wurden, sich an der Konferenz vertreten zu lassen, obgleich sie nicht Mitglieder des Völkerbundes sind, können ebenfalls mit beratender Stimme an den Arbeiten der Konferenz teilnehmen.

#### Artikel 5.

Die beratende fachmännische Kommission für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr setzt sich zusammen aus je einem von jedem ständig im Rate vertretenen Völkerbundsmitgliede bezeichneten Mitglied und aus Mitgliedern, die nach Massgabe der folgenden Bestimmungen bezeichnet werden:

Die Vertreter an der Konferenz, ausser denjenigen der ständig im Rate vertretenen Staaten, wählen unter den Völkerbundsmitgliedern, die ihres Erachtens am häufigsten berufen sein werden, sich mit Fragen über die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr zu befassen, diejenigen, die je eines der obgenannten Mitglieder der Kommission bezeichnen sollen. Bei dieser Auswahl soll soviel als möglich den technischen Interessen und der geographischen Vertretung Rechnung getragen werden. Die Gesamtheit der Kommissionsmitglieder soll ein Drittel der Völkerbundsmitglieder nach Ausscheidung der in Artikel 2 angeführten Staaten nicht überschreiten. Vorläufig soll die Kommission aus sechzehn Mitgliedern bestehen.

Im Interesse der Vertretung gewisser geographischer Zonen oder Einheiten in der Kommission und zum Zwecke der möglichst besten

Verwertung der Erfahrung der verschiedenen Weltteile können einzelne Vertreter an der Konferenz, vor der Wahl und mit der Billigung der Konferenz, erklären, dass die Mitglieder des Völkerbundes, die sie vertreten, der Konferenz eines unter ihnen unter Ausschluss der andern zur Wahl vorschlagen. In diesem Falle werden alle Stimmen, die auf irgendeines der durch eine solche Erklärung verbundenen Völkerbundsmitglieder entfallen, dem also vorgeschlagenen Mitgliede zugerechnet.

Jedes Mitglied des Völkerbundes, das aufgefordert wurde, ein Mitglied der Kommission zu bezeichnen, kann einen Angehörigen eines andern Mitglied des Völkerbundes bezeichnen, vorausgesetzt, dass dieses letztere Mitglied zustimmt, und in der Meinung, dass nicht mehr als ein Angehöriger desselben Mitglied des Völkerbundes zu gleicher Zeit an der Kommission teilnehmen darf.

Das Mandat der so gewählten Mitglieder des Völkerbundes muss jeder neuen Konferenz zur Bestätigung unterbreitet werden, darf jedoch nicht kürzer sein als zwei Jahre.

Für den Fall, dass einem Mitglied des Völkerbundes, das von der Konferenz nicht mit dem Auftrage betraut wurde, ein Mitglied der beratenden fachmännischen Kommission zu bezeichnen, eine ständige Vertretung im Rate eingeräumt wird, scheidet das Kommissionsmitglied, das dasjenige Mitglied des Völkerbundes bezeichnet hat, welches bei der letzten Wahl von der Konferenz mit der geringsten Stimmzahl gewählt wurde, aus der Kommission aus, sofern dies nötig ist, um die vorgeschriebene Zahl der Kommissionsmitglieder nicht zu überschreiten.

Nicht mehr als die Hälfte der von der Konferenz mit der Bezeichnung der Kommissionsmitglieder beauftragten Mitglieder des Völkerbundes kann, nach Ablauf der Mission der Kommissionsmitglieder, von neuem mit der Bezeichnung für den unmittelbar folgenden Zeitraum betraut werden. Diese Wahl durch die Konferenz der Mitglieder des Völkerbundes, deren Mandat erneuert wird, findet gemäss den Bestimmungen des zweiten Absatzes des vorliegenden Artikels statt. Sie kann nicht mehr als zweimal nacheinander auf dasselbe Mitglied des Völkerbundes fallen.

Die Mitglieder der Kommission können die Hilfe von Sachverständigen beanspruchen und, unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 7 betreffend die Streitigkeiten, bei der Untersuchung einer Frage, für die ein Mitglied des Völkerbundes besonders zuständig ist, dieses Mitglied auffordern, vorübergehend ein Kommissionsmitglied abzuordnen.

Für das Sekretariat der Kommission sorgt der Generalsekretär des Völkerbundes.

## II. Tätigkeit der beratenden fachmännischen Kommission.

### Artikel 6.

Die Tätigkeit der Kommission erstreckt sich auf diejenigen Aufgaben, die ihr auf Grund von Beschlüssen der Versammlung oder des Rates oder auf Grund von internationalen Verträgen oder Abmachungen überbunden werden.

### Artikel 7.

Im Falle, dass die beratende fachmännische Kommission berufen wird, ein Gutachten abzugeben oder eine Untersuchung einzuleiten über Fragen, die in ihren Bereich fallen und die Gegenstand zwischenstaatlicher Streitigkeiten sind, wird auf folgende Weise verfahren:

Das Gesuch des betreffenden Staates soll an den Generalsekretär des Völkerbundes gerichtet und von diesem der Kommission übermittelt werden. Vor der Einleitung der Untersuchung, sofern diese ihr nötig erscheint, tritt die Kommission mit den beteiligten Regierungen in Verbindung, setzt sie vom Gesuch und von den näheren Umständen der beabsichtigten Untersuchung in Kenntnis und fordert sie auf, dazu Stellung zu nehmen.

Wenn innerhalb der vom Generalsekretär angesetzten Frist keine befriedigende Antwort eingelaufen ist, kann die beratende fachmännische Kommission zur Wahl einer Untersuchungskommission schreiten, die die aufgeworfene Frage zu prüfen und ihr Bericht zu erstatten hat.

Mit den Aufgaben der Untersuchungskommission werden ein oder mehrere Sachverständige betraut, die soviel als möglich aus der Mitte derjenigen Sachverständigen gewählt werden sollen, die nach den folgenden Bestimmungen zu bezeichnen sind:

Jedes Mitglied des Völkerbundes wird vom Generalsekretär eingeladen, drei Sachverständige zu bezeichnen. Der Auftrag dieser Sachverständigen erstreckt sich auf ein Jahr; indessen bleiben sie im Amt bis zu ihrer etwaigen Ersetzung.

Jeder Staat, ob er an der Streitigkeit unmittelbar beteiligt ist oder nicht, kann von der beratenden fachmännischen Kommission eingeladen werden, der Untersuchungskommission alle ihm zugänglichen Mitteilungen über das Streitobjekt zu machen.

Jeder Staat, der nach Ansicht der beratenden fachmännischen Kommission an der Streitigkeit beteiligt ist, kann, wenn er es wünscht, eingeladen werden, einen Sachverständigen als Mitglied der Untersuchungskommission zu bezeichnen.

Nach Erstattung und Erörterung des Berichtes der Untersuchungskommission, gibt die beratende fachmännische Kommission,

um zu einem Ausgleich zu gelangen, einen begründeten Bescheid, den sie den Parteien mitteilt. Darin sollen die Namen der Mitglieder, die an der Beratung teilgenommen haben, angeführt werden.

Jeder am Streit als Partei beteiligte Staat soll, wenn nicht schon ein Mitglied der beratenden fachmännischen Kommission durch ihn bezeichnet wurde, eingeladen werden, vorübergehend für diese Streitigkeit ein Mitglied in die Kommission zu entsenden.

Machen mehrere Parteien gemeinsame Sache, so werden sie für die Anwendung dieses Artikels nur als eine gerechnet. Im Zweifel entscheidet die beratende fachmännische Kommission.

Der Rat kann jederzeit von der beratenden fachmännischen Kommission alle Aufklärungen verlangen, die er für wünschenswert hält.

#### Artikel 8.

Für den Fall, dass allgemeine, unter der Leitung des Völkerbundes ausgearbeitete Übereinkommen über die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr in Kraft erwachsen, wird es die Aufgabe der beratenden fachmännischen Kommission sein, sobald es ihr zweckmässig erscheint, Bericht zu erstatten über die Anwendung der genannten Übereinkommen, indem sie gegebenenfalls die nach ihrer Ansicht einer Abänderung bedürftigen Punkte hervorhebt.

#### Artikel 9.

Die beratende fachmännische Kommission wählt ihren Vorsitzenden und stellt ihre Geschäftsordnung auf; sie tritt ordentlicherweise am Sitze des Völkerbundes zusammen an dem Zeitpunkte und in der Weise, wie sie selbst bestimmt, sowie auf besondere Einberufung durch den Rat des Völkerbundes.

Die Beschlüsse der beratenden fachmännischen Kommission werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefasst. Wenn die Kommission jedoch einen Bescheid über einen Streitfall abzugeben hat, so ist die Abstimmung nur dann gültig, wenn die absolute Mehrheit der Mitglieder anwesend ist.

### III. Tätigkeit der Konferenz.

#### Artikel 10.

Die allgemeine Konferenz für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr tritt auf Einberufung durch den Völkerbundsrat zusammen; sie findet am Sitze des Völkerbundes statt, es sei denn, der Rat beschliesse aus besondern und aussergewöhnlichen Gründen anders.

### Artikel 11.

Der Generalsekretär des Völkerbundes soll innert nützlicher Frist die Tagesordnung der Konferenz jedem Mitgliede zukommen lassen.

Die Bestimmungen des Beschlusses der Versammlung über die Beziehungen zwischen den fachmännischen Organisationen, dem Rat und der Versammlung vorbehalten,

a) kann jedes Mitglied des Völkerbundes die Aufnahme neuer Verhandlungsgegenstände in die Tagesordnung verlangen. Diese Verhandlungsgegenstände sollen auf einer Zusatzliste angeführt werden, die den Mitgliedern des Völkerbundes rechtzeitig zuzustellen ist. Die Konferenz entscheidet mit Zweidrittelmehrheit, ob die auf der Zusatzliste erwähnten Verhandlungsgegenstände in ihre Tagesordnung Aufnahme finden sollen;

b) kann die Konferenz in aussergewöhnlichen Fällen neue Verhandlungsgegenstände in ihre Tagesordnung aufnehmen, wenn sie mit Zweidrittelmehrheit entscheidet, dass diese von dringlicher Bedeutung sind.

### Artikel 12.

Zur endgültigen Annahme durch die Konferenz eines auf der Tagesordnung aufgeführten Antrages ist die Zweidrittelmehrheit der Stimmen der anwesenden Vertreter erforderlich.

Wenn die Konferenz zugunsten eines Antrages entschieden hat, muss sie unter Vorbehalt der Kontrollrechte des Rates und der Versammlung des Völkerbundes, welche in dem im vorhergehenden Artikel erwähnten Beschlusse der Versammlung festgesetzt sind, bestimmen, in welche Form der gefasste Beschluss gekleidet werden soll, namentlich ob ein internationales Übereinkommen angezeigt erscheint oder eine den Regierungen vorzulegende Empfehlung oder ein der Völkerbundsversammlung zu unterbreitender Beschlussesentwurf.

### Artikel 13.

Ein Jahr nach Schluss der Konferenz und unter Vorbehalt der im Artikel 12 erwähnten Kontrollrechte soll der Generalsekretär des Völkerbundes jedes Mitglied ersuchen, ihn über die Massnahmen zu unterrichten, die es zur Ausführung der Konferenzbeschlüsse ergriffen hat.

### Artikel 14.

Die Konferenz arbeitet ihre Geschäftsordnung selber aus.

Die Mitglieder der beratenden fachmännischen Kommission nehmen an den Sitzungen der Konferenz, aber nur mit beratender Stimme, teil.

Wenn der Völkerbundsrat den Präsidenten nicht bezeichnet hat, so bezeichnet ihn die Konferenz selber.

Die Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit der Stimmen der anwesenden Vertreter gefasst, ausgenommen wenn nach andern Artikeln des vorliegenden Reglementes ausdrücklich eine stärkere Mehrheit erforderlich ist. Die Abstimmung ist jedoch nur gültig, wenn die absolute Mehrheit der Vertreter der an der Konferenz teilnehmenden Mitglieder anwesend ist.

#### Artikel 15.

Teilkonferenzen, zu denen nur die Vertreter bestimmter Mitglieder des Völkerbundes eingeladen werden, können zur Prüfung von Fragen, an denen ausschliesslich nur diese Mitglieder beteiligt sind, in gleicher Weise abgehalten werden wie die allgemeinen Konferenzen.

Der Generalsekretär des Völkerbundes soll jedoch alle Mitglieder des Völkerbundes von der Einberufung einer Teilkonferenz wenigstens drei Monate vor deren Eröffnung verständigen. Jedes Mitglied, das ein dahingehendes Begehren stellt, wird zu der Teilkonferenz zugelassen. Auf Wunsch wenigstens eines Drittels der nicht eingeladenen Mitglieder soll der Rat aufgefordert werden, die Teilkonferenz durch eine allgemeine Konferenz zu ersetzen.

Der Vorschlag, eine Teilkonferenz einzuberufen, soll dem Rate durch die beratende fachmännische Kommission unterbreitet werden.

### IV. Revision.

#### Artikel 16.

Das vorliegende Reglement kann nur mit Zweidrittelmehrheit der Vertreter der Mitglieder des Völkerbundes unter Ausschluss der in Artikel 2 erwähnten Staaten abgeändert werden.

### Wünsche.

#### I.

Die Konferenz macht den Rat und die Versammlung aufmerksam auf die Frage der Erneuerung der Kommission im Falle, dass vor Ablauf von vier Jahren keine neue Konferenz stattfinden sollte.

#### II.

Die Konferenz äussert den Wunsch, die nächste Versammlung möge ihren Beschluss betreffend die Einberufung der allgemeinen

Konferenz dahin abändern, dass auf Verlangen von wenigstens einem Drittel der Mitglieder des Völkerbundes die Konferenz von Rechts wegen zusammentritt.

## **8. Schlussakte der allgemeinen Konferenz für die Freiheit der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs.**

Die allgemeine Konferenz für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr, einberufen gemäss dem Beschluss der Völkerbundsversammlung, ist am 10. März 1921 im Rathaus (Palacio del Ayuntamiento) der Stadt Barcelona zusammengetreten.

Die Konferenz ist durch einen Beschluss der Versammlung vom 9. Dezember 1920 damit betraut worden, nach Massgabe des grundsätzlichen Beschlusses über die Beziehungen zwischen den fachmännischen Organisationen, dem Rat und der Versammlung des Völkerbundes die Massnahmen auszuarbeiten, welche die Mitglieder des Völkerbundes, entsprechend dem auf die Freiheit der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs bezüglichen Teil des Artikels 23 (e) des Völkerbundsvertrages zu treffen berufen sind, sowie die allgemeinen Übereinkommen über die internationale Rechtsordnung des Durchgangsverkehrs, der Häfen, der Wasserwege und der Eisenbahnen, zu entwerfen, wie sie in Artikel 338 und 379 des Vertrages von Versailles und den entsprechenden Artikeln der übrigen Friedensverträge vorgesehen sind.

Der Rat hat den Mitgliedern des Bundes die Tagesordnung der Konferenz sowie die Entwürfe übermittelt, die als Grundlage der Beratungen zu dienen bestimmt sind; Tagesordnung und Entwürfe sind von dem hierfür eingesetzten vorläufigen Ausschuss vorbereitet worden.

Der Völkerbundsrat hat zum Vorsitzenden der Konferenz ernannt:

Herrn Gabriel Hanotaux, Mitglied der Französischen Akademie, ehemaligen Minister der Auswärtigen Angelegenheiten der Französischen Republik;

zu stellvertretenden Vorsitzenden:

Sir Francis Henry Dent, C. V. O., Vorsitzenden der Kommission für die Aufteilung des rollenden Materials in Wien;

Herrn Vicente Pinies, Abgeordneten, ehemals Senator und Unterstaatssekretär im spanischen Ministerium für öffentliche Arbeiten;

Herrn Dr. Maggiorino Ferraris, Senator des Königreichs Italien, ehemaligen Minister;

Herrn Dr. Mineiteirô Adatei, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister Japans in Belgien;

Herrn Jonkheer Dr. J. Loudon, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister Ihrer Majestät der Königin der Niederlande in Frankreich, ehemaligen Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

Er hat mit den Sekretariatsgeschäften betraut:

Herrn Professor Bernardo Attolico, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister, Leiter der Abteilung für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr, ständigen Vertreter des Generalsekretariats des Völkerbundes bei der Konferenz von Barcelona;

Herrn Robert Haas, Mitglied der Universität, Mitglied des Internationalen Sekretariats des Völkerbundes, Generalsekretär der vorläufigen Kommission für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr, Generalsekretär der Konferenz.

Die in der folgenden Liste aufgeführten Mächte haben an der Konferenz teilgenommen und haben zu diesem Zwecke zu ihren Vertretern ernannt:

(Folgt die Aufzählung der Mächte und der Vertreter\*.)

Mit beratender Stimme haben an den Arbeiten teilgenommen:

#### **Deutschland.**

(Folgt die Aufzählung der Vertreter\*.)

#### **Ungarn.**

(Folgt die Aufzählung der Vertreter\*.)

Ausserdem haben an den Beratungen teilgenommen:

Herr Albert Claveille, Senator, Vorsitzender der Rhein-Zentralkommission, ehemals Minister der öffentlichen Arbeiten in Frankreich;

Herr Oberst Henri Etienne, Diplomingenieur, stellvertretender Direktor des Zentralamts für internationale Eisenbahntransporte in Bern;

\*) s. französischen Wortlaut der Botschaft.

Herr Jean Hostie, Generalsekretär der Rhein-Zentralkommission,  
Mitglied des Organisationsausschusses der Konferenz;

Herr Dr. William Martin, Vertreter des Internationalen Arbeits-  
amtes.

Im Laufe einer Reihe von Sitzungen, die zwischen dem 10. März und dem 20. April 1921 stattgefunden haben, und in denen die Vertreter und ihre Berater ständig von dem Wunsche beseelt waren, in möglichst weitem Umfange die Grundsätze des Völkerbundes, der die Einladung hatte ergehen lassen, und die Ziele ihrer Regierungen zu verwirklichen, hat die Konferenz die nachstehend aufgeführten und dieser Schlussakte als Anlage beigefügten Urkunden ausgearbeitet und angenommen:

1. Organisationsreglement für die allgemeinen Konferenzen und die beratende fachmännische Kommission für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr;
2. Geschäftsordnung der Konferenzen für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr;
3. Übereinkommen und Statut über die Freiheit des Durchgangsverkehrs;
4. Übereinkommen und Statut über die Rechtsordnung (das Regime) der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung;
5. Zusatzprotokoll zu dem Übereinkommen über die Rechtsordnung (das Regime) der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung;
6. Erklärung über die Anerkennung des Flaggenrechts der Staaten ohne Meeresküste;
7. Empfehlungen bezüglich der internationalen Rechtsordnung (des internationalen Regimes) der Eisenbahnen;
8. Empfehlungen bezüglich der Häfen unter internationaler Rechtsordnung (internationalem Regime);
9. Schlussakte.

Um den oben erwähnten Beschlüssen der Völkerbundsversammlung zu entsprechen, werden das Organisationsreglement für die Konferenzen und die Geschäftsordnung sowie die Übereinkommen, Statute und die übrigen oben aufgeführten Urkunden dem Generalsekretariat des Völkerbundes zur weiteren Veranlassung übermittelt.

Diese Übereinkommen und Statute sind bestimmt, einen Bestandteil der Gesamtheit der Übereinkommen zu bilden, die in den Artikeln 338 und 379 des in Versailles am 28. Juni 1919 unter-

zeichneten Vertrages und in den entsprechenden Artikeln der übrigen Friedensverträge vorgesehen sind.

Die Ordnungen tragen das Datum des Tages, an dem sie von der Konferenz angenommen worden sind; die Ausfertigungen werden durch den Vorsitzenden beglaubigt.

Die Übereinkommen, das Zusatzprotokoll und die Erklärung tragen das Datum des heutigen Tages.

Einige mit entsprechenden Vollmachten versehene Delegierte der auf der Konferenz vertretenen Staaten haben die Übereinkommen und Statute in Barcelona unterzeichnet. Die Mächte, die in Barcelona nicht unterzeichnet haben, können später zeichnen. Der Generalsekretär wird zu diesem Zwecke alle erforderlichen Massnahmen treffen.

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

1. Die Konferenz lenkt die Aufmerksamkeit des Rates und der Versammlung des Völkerbundes auf die Frage einer Erneuerung der beratenden fachmännischen Kommission für den Fall, dass vor Ablauf eines Zeitraumes von vier Jahren eine weitere Konferenz nicht stattfinden sollte.
2. Die Konferenz spricht den Wunsch aus, die nächste Versammlung möge den über die Einberufung der allgemeinen Konferenz gefassten Beschluss dahin abändern, dass ihr Zusammentritt von Rechts wegen zu erfolgen hat, so oft mindestens ein Drittel der Mitglieder des Völkerbundes einen entsprechenden Antrag stellt.
3. Die Konferenz spricht den Wunsch aus, der Völkerbund möge seine Mitglieder so bald als möglich zusammenberufen, um zur Regelung der Rechte und Pflichten der Kriegführenden und der Neutralen auf dem Gebiete des Durchgangsverkehrs in Kriegzeiten neue Übereinkommen auszuarbeiten. Dieser Wunsch wurde mit 23 gegen 5 Stimmen angenommen.
4. Die Konferenz, der Bedeutung Rechnung tragend, die dem Abschluss eines Übereinkommens über die Eisenbahnen innerhalb eines Zeitraumes von zwei Jahren beizumessen wäre, spricht den Wunsch aus, es möge eine Konferenz rechtzeitig einberufen werden, um die Ausarbeitung und den Abschluss des Übereinkommens in der angegebenen Frist zu ermöglichen.
5. Die Konferenz hält es zum Zwecke der Verbesserung der Verkehrswege von internationaler Bedeutung für wünschenswert, dass Staaten mit einem Überfluss 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.

6. Die Konferenz erklärt es für höchst wünschenswert, dass die Frage einer Prüfung unterzogen werde, inwieweit es möglich wäre, die Binnentarife der Eisenbahn zu vereinfachen und in der Form mehr und mehr zu vereinheitlichen, namentlich für Gruppen angrenzender Gebiete.
7. Die Konferenz erklärt, unter Annahme des Artikels 10 der Geschäftsordnung, dass, da dieser Artikel gewisse Absätze des Artikels 16 der Geschäftsordnung der Völkerbundsversammlung wiedergibt, jede künftige Änderung dieser Absätze auch in den Artikel 10 der Geschäftsordnung der Konferenz zu übernehmen ist.
8. Die Konferenz erklärt, dass, falls Bestimmungen der Übereinkommen und Statute von Barcelona zu den Bestimmungen der Friedensverträge in irgendeinem Punkte anscheinend im Widerspruch stehen sollten, die auf die Friedensverträge gestützte Auslegung den Vorrang haben soll; dies gilt sowohl für die Mächte, die bei den genannten Verträgen nicht beteiligt sind, als auch für die in Artikel 2 der Übereinkommen von Barcelona erwähnten Mächte, die diese Verträge unterzeichnet haben oder aus ihnen Rechtsvorteile herleiten.
9. Die Konferenz erklärt, dass die im Organisationsreglement, namentlich in seinem Artikel 11, vorgesehenen Regeln für die Aufnahme eines Gegenstandes in die Tagesordnung einer allgemeinen Konferenz für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr auch dann Anwendung finden sollen, wenn es sich um eine Revision handelt, die gemäss Artikel 9 des Übereinkommens über die Freiheit des Durchgangsverkehrs oder des Übereinkommens über die Rechtsordnung der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung beantragt wird.
10. Die Konferenz erklärt, dass nichts in dem Übereinkommen und dem Statut über die Freiheit des Durchgangsverkehrs dem entgegensteht, dass Transporte, die ein Lebensinteresse für ein Land darstellen, sei es im Binnenverkehr, sei es bei der Ein- oder Ausfuhr, zeitweilig den Vorrang vor dem Durchgangsverkehr von geringerer wirtschaftlicher Bedeutung haben.
11. Die Konferenz erklärt, dass ihr Beschluss, die Postsendungen nicht unter den in Artikel 1 des Statuts über die Freiheit des Durchgangsverkehrs aufgeführten Durchgangstransporten anzuführen, nur den Sinn hat, dass die Konferenz in den Kreis ihrer Arbeiten nicht ein Gebiet einbeziehen wollte, das bereits durch die Madrider Postkonvention von 1920 geregelt ist, und dass

der Grundsatz der Freiheit des Durchgangsverkehrs auch bezüglich der Postsendungen zu beachten ist.

12. Die Konferenz erklärt, dass, wenn sie in Artikel 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 Artikels 5 des Statuts über die Rechtsordnung der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung die Worte «frühere Schiffsfahrtsakte» unter anderm auch das Übereinkommen 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 Artikels 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 Übereinkommen grössere Erleichterungen als die in Artikel 8 vorgesehenen gewähren sollten, werden diese gemäss Artikel 20 zugunsten der Beteiligten aufrechterhalten bleiben.

Zu Urkund dessen haben die Vertreter diese Akte unterzeichnet.

Geschehen zu Barcelona den zwanzigsten April eintausendneuhunderteinundzwanzig in einem einzigen Exemplar, das im Archiv des Sekretariats des Völkerbundes niedergelegt werden soll, und von dem jedem der an der Konferenz vertretenen Staaten eine beglaubigte Abschrift zuzustellen ist.

(Folgen die Unterschriften der Delegierten.)



**Bundesbeschluss betreffend das von der internationalen Konferenz in Barcelona am 20. April 1921 beschlossene. Übereinkommen und Statut über die Freiheit des Durchgangsverkehrs und die Erklärung, über die Anerkennung des Flaggenrechtes der Staaten ohn...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1923
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	48
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.11.1923
Date	
Data	
Seite	178-225
Page	
Pagina	
Ref. No	10 028 882

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.