

Internationales Übereinkommen über die Hohe See

Abgeschlossen in Genf am 29. April 1958

Die Vertragsstaaten* dieses Übereinkommens,
vom Wunsche geleitet, die Regeln des Völkerrechts über die Hohe See zu
kodifizieren, in der Erkenntnis, dass durch die nachstehenden Bestimmungen, die
von der in Genf vom 24. Februar bis 27. April 1958 abgehaltenen
Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen angenommen wurden, im wesentlichen
im Völkerrecht geltende Grundsätze deklaratorisch festgestellt werden,
haben folgendes vereinbart:

Art. 1

Unter «Hohe See» sind alle Teile des Meeres zu verstehen, die nicht zum
Küstenmeer oder zu den inneren Gewässern eines Staates gehören.

Art. 2

Da die Hohe See allen Nationen offen steht, kann kein Staat das Recht für sich in
Anspruch nehmen, einen Teil davon seiner Souveränität zu unterstellen. Die Freiheit
der Hohen See wird gemäss den Bedingungen dieser Artikel und der anderen Regeln
des Völkerrechts ausgeübt. Sie umfasst für Küsten- und Binnenstaaten
insbesondere:

1. die Freiheit der Schifffahrt,
2. die Freiheit der Fischerei,
3. die Freiheit, unterseeische Kabel und Rohrleitungen zu legen,
4. die Freiheit, die Hohe See zu überfliegen.

Diese sowie die anderen nach den allgemeinen Grundsätzen des Völkerrechts
anerkannten

Freiheiten werden von jedem Staat unter angemessener Berücksichtigung
des Interesses ausgeübt, das die anderen Staaten an der Freiheit der Hohen See
haben.

1 Der französische Originaltext findet sich unter der gleichen Nummer in der
entsprechenden Ausgabe dieser Sammlung.

2 Art. 1 Abs. 1 Bst. b des BB vom 14. Dez. 1965.

Art. 3

1. Die Binnenstaaten sollen freien Zugang zum Meer haben, um die Freiheit des
Meeres im gleichen Masse wie die Küstenstaaten zu genießen. Zu diesem Zweck
gewähren die Staaten, die zwischen dem Meer und einem Binnenstaat liegen, im
Einvernehmen mit diesem und in Übereinstimmung mit den in Kraft befindlichen
internationalen Übereinkommen

- a. dem Binnenstaat auf der Grundlage der Gegenseitigkeit den freien Durchgang
durch ihr Hoheitsgebiet;
- b. den die Flagge dieses Staates führenden Schiffen hinsichtlich des Zugangs
zu den Seehäfen und ihrer Benützung die gleiche Behandlung wie ihren eigenen

* Siehe dazu den Geltungsbereich dieses Übereinkommens auf Seite 9 dieses Dokuments.

Schiffen oder den Schiffen irgendeines anderen Staates.

2. Die Staaten, die zwischen dem Meer und einem Binnenstaat liegen, regeln in Vereinbarungen mit diesem, unter Berücksichtigung der Rechte des Küsten- oder Durchgangsstaates sowie der besonderen Verhältnisse des Binnenstaates, alle den freien Durchgang und die Gleichbehandlung in den Häfen betreffenden Fragen, sofern diese Staaten nicht bereits Vertragsparteien von in Kraft befindlichen internationalen Übereinkommen sind.

Art. 4

Alle Staaten, ob Küsten- oder Binnenstaaten, haben das Recht, Schiffe unter ihrer Flagge auf der Hohen See fahren zu lassen.

Art. 5

1. Jeder Staat legt die Bedingungen fest, unter denen er Schiffen seine Nationalität gewährt, sie registriert und ihnen das Recht einräumt, seine Flagge zu führen. Schiffe besitzen die Nationalität des Staates, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind. Zwischen dem Staat und dem Schiff muss eine echte Verbindung bestehen; insbesondere muss der Staat über die seine Flagge führenden Schiffe seine Hoheitsgewalt und seine Kontrolle in technischen, sozialen und Verwaltungsangelegenheiten tatsächlich ausüben.

2. Jeder Staat stellt den Schiffen, denen er das Recht einräumt, seine Flagge zu führen, entsprechende Dokumente aus.

Art. 6

1. Schiffe fahren unter der Flagge eines einzigen Staates und unterstehen auf Hoher See seiner ausschließlichen Hoheitsgewalt, mit Ausnahme besonderer Fälle, die ausdrücklich in internationalen Verträgen oder in diesen Artikeln vorgesehen sind. Ein Schiff darf seine Flagge während einer Fahrt oder in einem angelaufenen Hafen nicht wechseln, außer im Fall eines tatsächlichen Eigentumsüberganges oder eines Wechselns in der Registrierung.

2. Ein Schiff, das unter den Flaggen zweier oder mehrerer Staaten fährt, von denen es nach Belieben Gebrauch macht, kann gegenüber dritten Staaten keine dieser Nationalitäten geltend machen; es kann einem Schiff ohne Nationalität gleichgestellt werden.

Art. 7

Durch die Bestimmungen der vorstehenden Artikel wird die Frage der Schiffe, die im offiziellen Dienst einer zwischenstaatlichen Organisation stehen und deren Flagge führen, nicht berührt.

Art. 8

1. Kriegsschiffe genießen auf Hoher See vollständige Immunität von der Hoheitsgewalt

jedes anderen Staates als des Flaggenstaates.

2. Im Sinne dieser Artikel bezeichnet der Ausdruck «Kriegsschiff» ein zu den Seestreitkräften eines Staates gehörendes Schiff, das die äußeren Kennzeichen der Kriegsschiffe seiner Nationalität trägt. Der kommandierende Offizier muss im Staatsdienst stehen, sein Name muss in der Rangliste der Kriegsmarine enthalten sein und die Besatzung muss den Regeln militärischer Disziplin unterworfen sein.

Art. 9

Einem Staat gehörende oder von ihm verwendete Schiffe, die im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen als Handelszwecken dienen, genießen auf Hoher See vollständige Immunität von der Hoheitsgewalt jedes anderen Staates als des Flaggenstaates.

Art. 10

1. Jeder Staat hat für die seine Flagge führenden Schiffe die für die Gewährleistung der Sicherheit auf See erforderlichen Maßnahmen zu treffen, insbesondere in bezug auf

a. die Verwendung von Signalen, die Aufrechterhaltung von Nachrichtenverbindungen

und die Verhütung von Zusammenstößen;

b. die Bemanning der Schiffe und die Arbeitsbedingungen der Besatzungen, unter Berücksichtigung der einschlägigen internationalen Übereinkünfte über Arbeitsfragen;

c. den Bau, die Ausrüstung und die Seetüchtigkeit der Schiffe.

2. Bei Anordnung dieser Maßnahmen hat sich jeder Staat nach den allgemein anerkannten internationalen Normen zu richten und alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um ihre Beachtung sicherzustellen.

Art. 11

1. Bei Schiffszusammenstößen und anderen mit der Führung eines Schiffes zusammenhängenden Ereignissen auf Hoher See, welche die strafrechtliche oder disziplinarische Verantwortlichkeit des Kapitäns oder einer sonstigen im Dienst des Schiffes stehenden Person nach sich ziehen könnten, darf eine strafrechtliche oder disziplinarische Verfolgung dieser Personen nur bei den Gerichts- oder Verwaltungsbehörden des Flaggenstaates oder des Staates eingeleitet werden, dessen Staatsangehörigkeit die Person besitzt.

2. In disziplinarischen Angelegenheiten ist nur der Staat, der ein Kapitänspatent oder ein Befähigungs- oder Erlaubniszeugnis ausgestellt hat, zuständig, nach ordnungsgemäßem gesetzlichen Verfahren die Entziehung dieser Urkunden anzuordnen, auch wenn der Inhaber nicht die Staatsangehörigkeit des ausstellenden Staates besitzt.

3. Eine Beschlagnahme oder eine Zurückhaltung des Schiffes darf, selbst zu Untersuchungszwecken, nur von den Behörden des Flaggenstaates angeordnet werden.

Art. 12

1. Jeder Staat hat den Kapitän eines unter seiner Flagge fahrenden Schiffes zu verpflichten, soweit dieser ohne ernstliche Gefährdung des Schiffes, der Besatzung oder der Passagiere dazu imstande ist:

a. jeder Person, die auf See in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten;

b. Personen in Seenot so schnell wie möglich zu Hilfe zu eilen, wenn er von ihrem Hilfsbedürfnis Kenntnis erhält, soweit diese Handlung von ihm vernünftigerweise erwartet werden kann;

c. nach einem Zusammenstoß dem anderen Schiff, dessen Besatzung und dessen Passagieren Hilfe zu leisten und diesem Schiff nach Möglichkeit den

Namen seines eigenen Schiffes, des Registerhafens und des nächsten Hafens, den es anlaufen wird, mitzuteilen.

2. Alle Küstenstaaten fördern die Errichtung und die Unterhaltung eines angemessenen und wirksamen Such- und Rettungsdienstes, um die Sicherheit auf und über der See zu gewährleisten, und schließen zu diesem Zweck erforderlichenfalls regionale Abkommen über die gegenseitige Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten ab.

Art. 13

Jeder Staat hat wirksame Maßnahmen zu ergreifen, um die Beförderung von Sklaven auf Schiffen, die seine Flagge zu führen berechtigt sind, zu verhindern und zu bestrafen und die unrechtmäßige Verwendung seiner Flagge zu diesem Zweck zu verhindern. Jeder Sklave, der auf ein Schiff gleich welcher Flagge flüchtet, ist *ipso facto* frei.

Art. 14

Alle Staaten haben soweit irgendwie möglich zusammenzuarbeiten, um die Seeräuberei auf Hoher See oder an jedem anderen Ort zu bekämpfen, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht.

Art. 15

Als Seeräuberei gelten folgende Handlungen:

1. Jede rechtswidrige Gewalttat, Freiheitsberaubung oder Plünderung, die von der Besatzung oder den Passagieren eines privaten Schiffes oder Luftfahrzeuges zu persönlichen Zwecken begangen wird und die gerichtet ist:
 - a. auf Hoher See gegen ein anderes Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen und Vermögenswerte an Bord dieses Schiffes oder Luftfahrzeuges;
 - b. an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, gegen ein Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen und Vermögenswerte;
2. jede freiwillige Beteiligung an der Verwendung eines Schiffes oder Luftfahrzeuges, sofern dies in Kenntnis von Umständen erfolgt, die ihm die Eigenschaft eines Seeräuberschiffes oder -luftfahrzeuges verleihen;
3. jede Anstiftung zu den in den Absätzen 1 und 2 bezeichneten Handlungen oder jede beabsichtigte Erleichterung solcher Handlungen.

Art. 16

Begeht ein Kriegsschiff, Staatsschiff oder staatliches Luftfahrzeug, dessen meuternde Besatzung die Herrschaft an sich gerissen hat, seeräuberische Handlungen, wie sie in Artikel 15 definiert sind, so werden diese den von einem privaten Schiff begangenen Handlungen gleichgestellt.

Art. 17

Als Seeräuberschiffe oder -luftfahrzeuge gelten Schiffe oder Luftfahrzeuge, die von den Personen, unter deren tatsächlicher Kontrolle sie stehen, dazu bestimmt sind, zu einer der in Artikel 15 bezeichneten Handlungen verwendet zu werden. Das gleiche gilt für Schiffe oder Luftfahrzeuge, die zu derartigen Handlungen benutzt wurden, so lange sie unter der Kontrolle der Personen verbleiben, die sich dieser Handlungen schuldig gemacht haben.

Art. 18

Ein Schiff oder Luftfahrzeug kann seine Nationalität beibehalten, obwohl es zum Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug geworden ist. Die Beibehaltung oder der Verlust der Nationalität bestimmt sich nach dem Recht des Staates, der diese Nationalität zuerkannt hat.

Art. 19

Jeder Staat kann auf Hoher See oder an einem anderen Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, ein Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug oder ein durch seeräuberische Handlungen erbeutetes und unter der Kontrolle von Seeräubern stehendes Schiff aufbringen, die Personen an Bord des Schiffes oder Luftfahrzeuges festnehmen und die dort befindlichen Vermögenswerte beschlagnahmen. Die Gerichte des Staates, der die Beschlagnahme durchgeführt hat, können, vorbehaltlich der Rechte gutgläubiger Dritter, über die zu verhängenden Strafen sowie über die Maßnahmen entscheiden, die bezüglich des Schiffes, des Luftfahrzeuges oder der Vermögenswerte zu treffen sind. Schifffahrt

Art. 20

Erfolgte die Aufbringung eines der Seeräuberei verdächtigten Schiffes oder Luftfahrzeuges ohne hinreichenden Grund, so haftet der aufbringende Staat dem Staate, dessen Nationalität das Schiff oder Luftfahrzeug besitzt, für jeden durch die Aufbringung verursachten Verlust oder Schaden.

Art. 21

Eine Aufbringung wegen Seeräuberei darf nur von Kriegsschiffen oder Militärluftfahrzeugen oder von anderen im Staatsdienst stehenden Schiffen oder Luftfahrzeugen vorgenommen werden, die hierzu befugt sind.

Art. 22

1. Abgesehen von Fällen, in denen ein Einschreiten auf einer vertraglich eingeräumten Befugnis beruht, darf ein Kriegsschiff, das einem fremden Handelsschiff auf Hoher See begegnet, dieses nur anhalten, wenn ein ernstlicher Grund zur Annahme besteht:
 - a. dass das Schiff Seeräuberei betreibt;
 - b. dass das Schiff Sklavenhandel betreibt;
 - c. dass das Schiff, das eine fremde Flagge führt, oder sich weigert, seine Flagge zu setzen, in Wirklichkeit dieselbe Nationalität wie das Kriegsschiff besitzt.
2. In den unter Buchstaben a, b und c vorgesehenen Fällen kann das Kriegsschiff die Berechtigung zur Flaggenführung überprüfen. Zu diesem Zweck kann es ein Boot unter dem Kommando eines Offiziers zu dem verdächtigten Schiff entsenden. Bleibt der Verdacht nach Prüfung der Schiffspapiere bestehen, so kann das Kriegsschiff eine weitere Untersuchung an Bord des Schiffes vornehmen, die so rücksichtsvoll wie möglich durchzuführen ist.
3. Erweist sich der Verdacht als unbegründet und hat das angehaltene Schiff keine den Verdacht rechtfertigende Handlung begangen, so ist ihm jeder Verlust oder Schaden zu ersetzen.

Art. 23

1. Die Nacheile nach einem fremden Schiff kann vorgenommen werden, wenn die zuständigen Behörden des Küstenstaates guten Grund zur Annahme haben, dass das Schiff die Gesetze und Vorschriften dieses Staates verletzt hat. Die Nacheile muss beginnen, solange sich das fremde Schiff oder eines seiner Boote innerhalb der inneren Gewässer des Küstenmeeres oder der Anschlusszone des nacheilenden Staates befindet und darf außerhalb des Küstenmeeres oder der Anschlusszone nur dann fortgesetzt werden, wenn sie nicht unterbrochen wurde. Fordert ein Schiff ein innerhalb des Küstenmeeres oder der Anschlusszone fahrendes fremdes Schiff zum Anhalten auf, so braucht es sich im Zeitpunkt, in dem das fremde Schiff diese Aufforderung erhält, nicht selbst innerhalb des Küstenmeeres oder der Anschlusszone zu befinden. Befindet sich das fremde Schiff innerhalb einer Anschlusszone, wie sie in Artikel 24 des Übereinkommens über das Küstenmeer und die Anschlusszone 3 definiert ist, so darf die Nacheile nur wegen einer Verletzung der Rechte vorgenommen werden, zu deren Schutz die Zone errichtet wurde.
2. Das Recht der Nacheile endet, sobald das verfolgte Schiff das Küstenmeer seines eigenen oder eines dritten Staates erreicht hat.
3. Die Nacheile gilt erst dann als begonnen, wenn sich das nacheilende Schiff durch die ihm zur Verfügung stehenden geeigneten Mittel davon überzeugt hat, dass das verfolgte Schiff oder eines seiner Boote oder andere im Verband arbeitende Fahrzeuge, die das verfolgte Schiff als Mutterschiff benützen, sich innerhalb des Küstenmeeres oder gegebenenfalls der Anschlusszone befinden. Die Nacheile darf erst begonnen werden, nachdem ein Sicht- oder Schallsignal zum Anhalten aus einer Entfernung gegeben wurde, in der es vom betreffenden Schiff gesehen oder gehört werden kann.
4. Das Recht der Nacheile darf nur von Kriegsschiffen oder Militärluftfahrzeugen oder anderen im Staatsdienst stehenden Schiffen oder Luftfahrzeugen ausgeübt werden, die hierzu besonders befugt sind.
5. Im Fall einer Nacheile durch ein Luftfahrzeug
 - a. finden die Absätze 1 bis 3 sinngemäß Anwendung;
 - b. muss das Luftfahrzeug, welches das Schiff zum Anhalten auffordert, dieses solange selbst verfolgen, bis ein von ihm herbeigerufenes Schiff oder Luftfahrzeug des Küstenstaates an Ort und Stelle eintrifft, um die Nacheile fortzusetzen, es sei denn, dass das Luftfahrzeug selbst das Schiff anhalten kann.Um das Anhalten eines Schiffes auf Hoher See zu rechtfertigen, genügt es nicht, dass dieses von einem Luftfahrzeug bei einer Gesetzesverletzung gesichtet oder einer solchen verdächtigt wurde, wenn es nicht vom Luftfahrzeug selbst oder anderen Luftfahrzeugen oder Schiffen, welche die Nacheile ohne Unterbrechung fortsetzen, sowohl zum Anhalten aufgefordert als auch verfolgt wurde.
6. Die Freigabe eines Schiffes, das im Hoheitsbereich eines Staates angehalten und zwecks Untersuchung durch die zuständigen Behörden in einen Hafen dieses Staates geleitet wurde, kann nicht allein aus dem Grunde gefordert werden, dass das Schiff, weil die Umstände dies erforderlich machten, auf seiner Fahrt über einen Teil der Hohen See geleitet wurde.
7. Wurde ein Schiff auf Hoher See unter Umständen angehalten oder beschlagnahmt, welche die Ausübung des Rechts der Nacheile nicht rechtfertigen, so ist ihm jeder Verlust oder Schaden zu ersetzen.

Art. 24

Jeder Staat hat, unter Berücksichtigung bestehender vertraglicher Bestimmungen, Vorschriften zu erlassen, um die Verschmutzung der Meere infolge des Ablassens von Öl aus Schiffen oder Rohrleitungen oder infolge der Ausbeutung und Erforschung des Meeresgrundes und Meeresuntergrundes zu verhüten.

Art. 25

1. Jeder Staat hat Maßnahmen zu treffen, um die Verseuchung des Meeres durch die Versenkung radioaktiver Abfälle zu verhüten, wobei alle von den zuständigen internationalen Organisationen ausgearbeiteten Normen und Vorschriften zu berücksichtigen sind.

2. Alle Staaten haben mit den zuständigen internationalen Organisationen zusammenzuarbeiten, um Maßnahmen zur Verhütung der Verseuchung des Meeres und des darüber befindlichen Luftraumes zu treffen, die aus jeder Verwendung radioaktiven Materials oder anderer schädigender Wirkstoffe herrühren.

Art. 26

1. Jeder Staat hat das Recht, auf dem Grund der Hohen See unterseeische Kabel und Rohrleitungen zu legen.

2. Der Küstenstaat darf das Legen oder die Unterhaltung dieser Kabel oder Rohrleitungen nicht behindern, vorbehaltlich seines Rechts, angemessene Maßnahmen zur Erforschung des Festlandssockels und zur Ausbeutung der natürlichen Schätze zu ergreifen.

3. Beim Legen dieser Kabel oder Rohrleitungen hat der betreffende Staat auf die bereits auf dem Meeresgrund liegenden Kabel und Rohrleitungen gebührend Rücksicht zu nehmen. Er darf insbesondere die Reparaturmöglichkeiten an bereits gelegten Kabeln oder Rohrleitungen nicht beeinträchtigen.

Art. 27

Jeder Staat hat die erforderlichen gesetzgeberischen Maßnahmen zu treffen, damit jede vorsätzliche oder fahrlässige Unterbrechung oder Beschädigung eines unterseeischen Kabels auf Hoher See durch ein seine Flagge führendes Schiff oder durch eine seiner Hoheitsgewalt unterstehende Person, soweit dadurch die Telegrafen oder Telefonverbindungen unterbrochen oder gestört werden könnten, sowie jede unter denselben Umständen erfolgte Unterbrechung oder Beschädigung unterseeischer Hochspannungsleitungen oder Rohrleitungen, eine strafbare Handlung darstellt.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn die Unterbrechung oder Beschädigung von Personen verursacht wurde, die lediglich das rechtmäßige Ziel verfolgten, ihr Leben oder die Sicherheit des Schiffes zu schützen, nachdem sie alle erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen hatten, um eine derartige Unterbrechung oder Beschädigung zu vermeiden.

Art. 28

Jeder Staat hat die erforderlichen gesetzgeberischen Maßnahmen zu treffen, damit die seiner Hoheitsgewalt unterstehenden Personen, die Eigentümer einer in Hoher See gelegenen Kabels oder einer Rohrleitung sind und beim Legen oder bei der Reparatur eines solchen Kabels oder einer solchen Rohrleitung die Unterbrechung

oder Beschädigung eines anderen Kabels oder einer anderen Rohrleitung verursachen, die dadurch entstandenen Reparaturkosten tragen.

Art. 29

Jeder Staat hat die erforderlichen gesetzgeberischen Maßnahmen zu treffen, damit die Schiffseigentümer, die beweisen können, dass sie einen Anker, ein Netz oder ein anderes Fischfanggerät geopfert haben, um die Beschädigung eines unterseeischen Kabels oder einer unterseeischen Rohrleitung zu vermeiden, vom Eigentümer des Kabels oder der Rohrleitung entschädigt werden, sofern sie zuvor alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen haben.

Art. 30

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens berühren Übereinkommen oder andere internationale Vereinbarungen nicht, die sich zwischen deren Vertragsparteien in Kraft befinden.

Art. 31

Dieses Übereinkommen wird bis zum 31. Oktober 1958 für alle Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen oder einer ihrer Spezialorganisationen, sowie jeden anderen Staat zur Unterzeichnung aufgelegt, der von der Generalversammlung eingeladen wird, Vertragspartei des Übereinkommens zu werden.

Art. 32

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifizierung. Die Ratifikationsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Art. 33

Dieses Übereinkommen steht jedem Staat, der einer der in Artikel 31 bezeichneten Kategorien angehört, zum Beitritt offen. Die Beitrittsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Art. 34

1. Dieses Übereinkommen tritt am dreißigsten Tage nach dem Tag der Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen in Kraft.
2. Für jeden Staat, der das Übereinkommen nach der Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde ratifiziert oder ihm beitrifft, tritt das Übereinkommen am dreißigsten Tage nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Art. 35

1. Nach Ablauf von fünf Jahren, vom Tage des Inkrafttretens dieses Übereinkommens an gerechnet, kann jede Vertragspartei durch eine an den Generalsekretär gerichtete schriftliche Notifikation jederzeit einen Antrag auf Revision dieses Übereinkommens stellen.
2. Die Generalversammlung der Vereinten Nationen entscheidet über die in bezug auf diesen Antrag gegebenenfalls zu treffenden Maßnahmen.

Art. 36

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen notifiziert allen Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen und den anderen in Artikel 31 angeführten Staaten

- a. die Unterzeichnung dieses Übereinkommens und die Hinterlegung von Ratifikations- oder Beitrittsurkunden gemäss den Artikeln 31, 32 und 33;
- b. den Tag, an dem dieses Übereinkommen gemäss Artikel 34 in Kraft tritt;
- c. die gemäss Artikel 35 gestellten Revisionsanträge.

Art. 37

Das Original dieses Übereinkommens, dessen chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, wird beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt, der jedem der in Artikel 31 bezeichneten Staaten eine beglaubigte Abschrift übermittelt.

Zu Urkund dessen haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Übereinkommen mit ihrer Unterschrift versehen.

Geschehen zu Genf, am neunundzwanzigsten April neunzehnhundertachtundfünfzig.
(Es folgen die Unterschriften)

Geltungsbereich des Übereinkommens am 1. November 1990

Vertragsstaaten Ratifikation

Beitritt (B)

Bestätigung (Best)

Nachfolgeerklärung (N)

Inkrafttreten

Afghanistan 28. April 1959 30. September 1962

Albanien** 7. Dezember 1964 B 6. Januar 1965

Australien** 14. Mai 1963 13. Juni 1963

Belarus* 27. Februar 1961 30. September 1962

Belgien 6. Januar 1972 B 5. Februar 1972

Bulgarien* 31. August 1962 30. September 1962

Burkina Faso 4. Oktober 1965 B 3. November 1965

Costa Rica 16. Februar 1972 17. März 1972

Dänemark** 26. September 1968 26. Oktober 1968

Deutschland** 26. Juli 1973 25. August 1973

Dominikanische Republik 11. August 1964 10. September 1964

Fidschi** 25. März 1971 Best 10. Oktober 1970

Finnland 16. Februar 1965 18. März 1965

Grossbritannien* ** 14. März 1960 30. September 1962

Guatemala 27. November 1961 30. September 1962

Haiti 29. März 1960 30. September 1962

Indonesien* 10. August 1961 30. September 1962

Israel** 6. September 1961 30. September 1962

Italien 17. Dezember 1964 B 16. Januar 1965

Jamaika 8. Oktober 1965 Best 30. September 1962

Japan** 10. Juni 1968 B 10. Juli 1968

Jugoslawien 28. Januar 1966 27. Februar 1966

Kambodscha 18. März 1960 B 30. September 1962

Kenia 20. Juni 1969 B 20. Juli 1969

Lesotho 23. Oktober 1973 Best 4. Oktober 1966
Madagaskar** 31. Juli 1962 B 30. September 1962
Malawi 3. November 1965 B 3. Dezember 1965
Malaysia 21. Dezember 1960 B 30. September 1962
Mauritius 5. Oktober 1970 Best 12. März 1968
Mexiko* 2. August 1966 B 1. September 1966
Mongolei* 15. Oktober 1976 B 14. November 1976
Nepal 28. Dezember 1962 27. Januar 1963
Niederlande** 18. Februar 1966 20. März 1966
Nigeria 26. Juni 1961 Best 30. September 1962
Österreich 10. Januar 1974 9. Februar 1974
Polen* 29. Juni 1962 30. September 1962
Portugal** 8. Januar 1963 7. Februar 1963
Rumänien* 12. Dezember 1961 30. September 1962
Russland* 22. November 1960 30. September 1962
Salomon-Inseln 3. September 1981 N 7. Juli 1978
Schweiz 18. Mai 1966 17. Juni 1966
Senegal 25. April 1961 B 30. September 1962
Sierra Leone 13. März 1962 Best 30. September 1962
Spanien* 25. Februar 1971 B 27. März 1971
Südafrika 9. April 1963 B 9. Mai 1963
Swasiland 16. Oktober 1970 B 15. November 1970
Thailand** 2. Juli 1968 1. August 1968
Tonga** 29. Juni 1971 Best 4. Juni 1971
Trinidad und Tobago 11. April 1966 Best 30. September 1962
Tschechoslowakei* 31. August 1961 30. September 1962
Uganda 14. September 1964 B 14. Oktober 1964
Ukraine* 12. Januar 1961 30. September 1962
Ungarn* 6. Dezember 1961 30. September 1962
Venezuela 15. August 1961 30. September 1962
Vereinigte Staaten
von Amerika** 12. April 1961 30. September 1962
Zentralafrikanische Republik 15. Oktober 1962 B 14. November 1962
Zypern 23. Mai 1988 B 22. Juni 1988
* Vorbehalte und Erklärungen siehe hiernach.
** Einwendungen siehe hiernach.

Vorbehalte und Erklärungen

Albanien

Artikel 9: Die Regierung der Volksrepublik Albanien ist der Auffassung, dass auf Grund wohlbekannter Grundsätze des internationalen Rechts ausnahmslos alle Schiffe, welche einem Staat gehören oder von ihm verwendet werden, zu welchem Zweck sie auch benützt werden, nur der Gerichtsbarkeit des Staates unterstehen, dessen Flagge sie führen.

Erklärung: Die Regierung der Volksrepublik Albanien erklärt, dass die Definition der Seeräuberei, so wie sie im Übereinkommen umschrieben ist, mit dem derzeitigen internationalen Recht nicht übereinstimmt und den Erfordernissen, die Freiheit der

Schifffahrt auf hoher See zu gewährleisten, nicht genügt.

Belarus

Materiell gleicher Vorbehalt und gleiche Erklärung wie Albanien.

Bulgarien

Materiell gleicher Vorbehalt und gleiche Erklärung wie Albanien.

Großbritannien

Bei der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde hat die Regierung des Vereinigten Königreichs erklärt, dass, in Ermangelung irgend einer besonderen Notifikation, die später gemacht werden könnte, die Ratifikation dieses Übereinkommens im Namen des Vereinigten Königreichs auf die Staaten des persischen Golfs, die unter der Schutzherrschaft Großbritanniens stehen, keine Geltung hat. Die Anwendung multilateraler Übereinkommen, bei denen das Vereinigte Königreich Vertragsstaat wird, erfährt eine Ausdehnung auf diese Staaten nur, wenn diese vom Staatsoberhaupt des betreffenden Staats verlangt wird.

Indonesien

Anlässlich der Ratifikation hat Indonesien folgenden Vorbehalt gemacht:

¼ die Worte «Küstenmeer» und «Binnengewässer» in dem Übereinkommen werden in bezug auf die Republik Indonesien nach Artikel 1 des Regierungsdekretes (Dekret No 4 vom Jahre 1960) über die indonesischen Gewässer, dem Gesetzeseigenschaft zukommt, ausgelegt; der betreffende Artikel 1 lautet:

1. Unter «indonesische Gewässer» sind das Küstenmeer und die Binnengewässer Indonesiens zu verstehen.
2. Unter «indonesisches Küstenmeer» ist ein Meeresstreifen von einer Breite von zwölf Seemeilen zu verstehen, dessen äußerste Grenze senkrecht gemessen wird zu den Basislinien oder zu Punkten der Basislinien, welche aus Geraden gebildet sind, welche die äußeren Punkte der Niederwasserlinie entlang der äußeren Inseln oder eines Teils der äußeren Inseln, die zum indonesischen Gebiet gehören, verbinden, wobei es sich versteht, dass in bezug auf Meerengen, die eine Breite von höchstens 24 Seemeilen haben und bei denen Indonesien nicht der einzige Küstenstaat ist, die äußere Grenze des indonesischen Küstenmeeres in der Mitte der Meerenge verläuft.
3. Unter «indonesischen Binnengewässern» sind alle Gewässer zu verstehen, die sich innerhalb der unter Absatz 2 erwähnten Basislinien befinden.
4. Eine Seemeile entspricht der Länge des Bogens einer Minute auf dem Meridian.

Mexiko

Die Regierung Mexikos macht einen ausdrücklichen Vorbehalt zu den Bestimmungen von Artikel 9, da sie die Schiffe, die Eigentum des Staates sind, zu welchem Zweck sie auch verwendet werden, als im Genuss der Immunität stehend, betrachtet.

Sie anerkennt daher die in diesem Artikel begründete Begrenzung nicht, welche die Immunität der Gerichtsbarkeit auf hoher See nur denjenigen Schiffen zugesteht, die einem Staat gehören oder von ihm verwendet werden, im Staatsdienst stehen und ausschließlich andern als Handelszwecken dienen.

Mongolei

Artikel 9: Die Regierung der mongolischen Volksrepublik ist der Ansicht, dass der Grundsatz des internationalen Rechts, wonach ein Schiff auf Hoher See nur der Gerichtsbarkeit des Staates untersteht, dessen Flagge es führt, ausnahmslos auf alle Staatsschiffe anwendbar ist.

Artikel 15: Die Regierung der mongolischen Volksrepublik erklärt, dass die in Artikel 15 des Übereinkommens enthaltene Definition der Seeräuberei Handlungen nicht umfasst, welche nach dem geltenden internationalen Recht als seeräuberische Handlungen betrachtet werden müssen; und dass sie demzufolge den Erfordernissen nicht genügt, die Freiheit der Schifffahrt auf den internationalen Seewegen vollumfänglich zu gewährleisten.

Polen

Materiell gleicher Vorbehalt und gleiche Erklärung wie Albanien.

Rumänien

Materiell gleicher Vorbehalt und gleiche Erklärung wie Albanien.

Russland

Materiell gleicher Vorbehalt und gleiche Erklärung wie Albanien.

Spanien

Der Beitritt Spaniens kann nicht als Anerkennung irgendwelcher Rechte oder Verhältnisse in den Gewässern von Gibraltar ausgelegt werden, die nicht Gegenstand von Artikel 10 des Vertrags von Utrecht vom 13. Juli 1713 zwischen der Krone Spaniens und derjenigen Großbritanniens sind.

Tschechoslowakei

Materiell gleicher Vorbehalt und gleiche Erklärung wie Albanien.

Ukraine

Materiell gleicher Vorbehalt und gleiche Erklärung wie Albanien.

Ungarn

Materiell gleicher Vorbehalt und gleiche Erklärung wie Albanien.

Einwendungen

Australien

Förmliche Einwendungen zu folgenden Vorbehalten:

1. den Vorbehalten von Belarus, Bulgariens, Ungarns, Polens, der Ukraine, Rumäniens, der Tschechoslowakei und Russlands zu Artikel 9;
2. dem albanischen Vorbehalt;
3. dem mexikanischen Vorbehalt;
4. dem indonesischen Vorbehalt.

Im Zusammenhang mit dem Vorbehalt Indonesiens ist darauf hinzuweisen, dass die australische Regierung die indonesische Regierung vorher davon unterrichtet hat, dass sie die völkerrechtliche Gültigkeit der in dem Vorbehalt

genannten Verordnung nicht anerkennt und sich durch sie nicht gebunden fühlt.

Dänemark

Die Regierung Dänemarks erklärt für nicht annehmbar:

1. die Vorbehalte Albaniens, von Belarus, Bulgariens, Ungarns, Mexikos, Polens, der Ukraine, Rumäniens, der Tschechoslowakei und Russlands zu Artikel 9;
2. den indonesischen Vorbehalt bezüglich der Auslegung der Begriffe «Küstenmeer» und «Binnengewässer».

Die genannten Einwendungen hindern das Inkrafttreten des Übereinkommens, gemäss Artikel 34, zwischen Dänemark und den betreffenden Vertragsparteien nicht.

Deutschland

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland hält folgende Vorbehalte für nicht vereinbar mit dem Ziel und Zweck des Übereinkommens und daher nicht für annehmbar:

1. den indonesischen Vorbehalt;
2. die Vorbehalte und sachlich als Vorbehalte zu qualifizierenden Erklärungen Albaniens, von Belarus, Bulgariens, Mexikos, der Mongolei, Polens, Rumäniens, der Ukraine, Russlands, der Tschechoslowakei und Ungarns zu Artikel 9 des Übereinkommens;
3. die Erklärungen Albaniens, Bulgariens, Polens, Rumäniens, der Mongolei, der Sowjetunion, Weißrusslands, der Ukraine, der Tschechoslowakei und Ungarns zu der in dem Übereinkommen enthaltenen Definition der Seeräuberei, soweit diese Erklärungen als Vorbehalte zu qualifizieren sind.

Durch diese Erklärung wird die völkerrechtliche Geltung des Übereinkommens im übrigen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und denjenigen Parteien des Übereinkommens, die die oben bezeichneten Vorbehalte und Erklärungen abgegeben haben, nicht berührt.

Fidschi

Die Regierung von Fidschi erklärt, dass sie die Bemerkungen des Vereinigten Königreichs zu dem Vorbehalt widerruft, der von der Regierung Indonesiens gemacht wurde, und dass sie sie durch folgende Bemerkung ersetzt:

Bezüglich des von der Regierung Indonesiens bei Ratifikation des genannten Übereinkommens über die Hohe See gemachten Vorbehalte erklärt die Regierung von Fidschi, dass nach ihrer Auffassung die darin genannte Ausdehnung der indonesischen Hoheitsgewässer der Regel des Völkerrechts unterliegt, die besagt, dass in Fällen, in denen durch Ziehung einer geraden Basislinie Gebiete als innere Gewässer eingeschlossen werden, die früher als Teil der Hohen See galten, in diesen Gewässern ein Recht auf harmlose Durchfahrt besteht, vorbehaltlich der Polizei-, Zoll- und Quarantänenvorschriften der staatlichen Behörden sowie der Vorschriften über die Verschmutzungsbekämpfung und unbeschadet des ausschließlichen Rechtes dieser Behörden in bezug auf die Erforschung und Ausbeutung der Naturschätze dieser Gewässer sowie ihres Meeresgrundes und Meeresuntergrundes.

Die Regierung von Fidschi hält außerdem alle sonstigen dem Generalsekretär von

der Regierung des Vereinigten Königreichs mitgeteilten Einwendungen gegen die von bestimmten Staaten zu diesem Übereinkommen gemachten Vorbehalte oder Erklärungen aufrecht, behält sich jedoch ihre Haltung zu den Bemerkungen der Regierung des Vereinigten Königreichs in bezug auf die Anwendung des Fakultativen Unterzeichnungsprotokolls vor, solange die Frage der Nachfolge der Regierung von Fidschi zu dem Protokoll nicht abschließend entschieden ist.

Großbritannien

Die britische Regierung erklärt ihre förmliche Einwendung gegen folgende Vorbehalte und Erklärungen:

1. die Vorbehalte Albaniens, von Belarus, Bulgariens, Ungarns, Mexikos, der Mongolei, Polens, der Ukraine, Rumäniens, der Tschechoslowakei und Russlands zu Artikel 9;
2. den indonesischen Vorbehalt.

Die britische Regierung hat bereits gegenüber der indonesischen Regierung erklärt, dass sie die Bestimmungen der einem Gesetz gleichgestellten Regierungsverordnung

Nr. 4 von 1960 betreffend die indonesischen Gewässer nicht als völkerrechtlich gültig betrachten kann, soweit diese Bestimmungen einen Anspruch auf Hoheitsgewässer bis zu 12 Meilen beinhalten oder die Hoheitsgewässer durch Ziehung gerader Basislinien zwischen den äußersten Inseln oder den äußersten Punkten einer Inselgruppe abgrenzen oder alle innerhalb dieser Linien liegenden Gewässer als innere Gewässer behandeln.

Israel

Die israelische Regierung erhebt förmliche Einwendung gegen sämtliche Vorbehalte und Erklärungen, die mit Ziel und Zweck dieses Übereinkommens unvereinbar sind.

Japan

1. Für die japanische Regierung ist eine einseitige Erklärung, in welcher Form auch immer, nicht annehmbar, die darauf abzielt, einem Staat die rechtlichen Wirkungen dieses Übereinkommens zu entziehen oder zu ändern.
2. Die japanische Regierung hält insbesondere folgende Vorbehalte für nicht annehmbar:
 - die Vorbehalte Albaniens, von Belarus, Bulgariens, Ungarns, Mexikos, Polens, der Ukraine, Rumäniens, der Tschechoslowakei und Russlands zu Artikel 9;
 - den indonesischen Vorbehalt.

Madagaskar

Die madagassische Regierung erhebt förmliche Einwendung gegen sämtliche Vorbehalte und Erklärungen, die mit Ziel und Zweck dieses Übereinkommens unvereinbar sind.

Diese Einwendung betrifft insbesondere die Erklärungen und Vorbehalte von Belarus, Bulgariens, Ungarns, Indonesiens, Polens, der Ukraine, Rumäniens, der Tschechoslowakei und Russlands.

Niederlande

Die Regierung des Königreichs der Niederlande erklärt für nicht annehmbar:

1. die Vorbehalte Albaniens, von Belarus, Bulgariens, Ungarns, Polens, der Ukraine, Rumäniens, der Tschechoslowakei und Russlands zu Artikel 9;
2. die Erklärungen Albaniens, von Belarus, Bulgariens, Ungarns, Polens, der Ukraine, Rumäniens, der Tschechoslowakei und Russlands zu der in dem Übereinkommen enthaltenen Definition der Seeräuberei, soweit diese Erklärungen einen Vorbehalt darstellen;
3. den indonesischen Vorbehalt;
4. den mexikanischen Vorbehalt.

Portugal

Die Regierung Portugals ist mit dem von der mexikanischen Regierung vorgeschlagenen Vorbehalt nicht einverstanden, in dem gefordert wird, Staatsschiffe ungeachtet ihres Verwendungszwecks von den Bestimmungen des Übereinkommens auszunehmen.

Thailand

Einwendungen zu folgenden Vorbehalten und Erklärungen:

1. den Vorbehalten Albaniens, von Belarus, Bulgariens, Ungarns, Mexikos, Polens, der Ukraine, Rumäniens, der Tschechoslowakei und Russlands zu Artikel 9;
2. den Erklärungen Albaniens, von Belarus, Bulgariens, Ungarns, Polens, der Ukraine, Rumäniens, der Tschechoslowakei und Russlands zu Artikel 15;
3. dem indonesischen Vorbehalt.

Tonga

Die Regierung von Tonga widerruft die Bemerkungen des Vereinigten Königreichs zu dem Vorbehalt, der von der Regierung Indonesiens gemacht wurde, und ersetzt sie durch folgende Bemerkung:

Bezüglich des von der Regierung Indonesiens gemachten Vorbehalts erklärt die Regierung von Tonga, dass nach ihrer Auffassung die darin genannte Ausdehnung der indonesischen Hoheitsgewässer der Regel des Völkerrechts unterliegt, die besagt, dass in Fällen, in denen durch Ziehung einer geraden Basislinie Gebiete als innere Gewässer eingeschlossen werden, die früher als Teil der Hohen See galten, in diesen Gewässern ein Recht auf harmlose Durchfahrt besteht, vorbehaltlich der Polizei-, Zoll- und Quarantänevorschriften der staatlichen Behörden sowie der Vorschriften über die Verschmutzungsbekämpfung und unbeschadet des ausschließlichen Rechts dieser Behörden in bezug auf die Erforschung und Ausbeutung der Naturschätze dieser Gewässer sowie ihres Meeresgrundes und Meeresuntergrundes.

Vereinigte Staaten von Amerika

Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika erhebt Einwendung gegen folgende Vorbehalte:

1. die Vorbehalte Albaniens, von Belarus, Bulgariens, Ungarns, Polens, der Ukraine, Rumäniens, der Tschechoslowakei und Russlands zu Artikel 9;

2. den indonesischen Vorbehalt;
3. den mexikanischen Vorbehalt.