

Vorblatt

Entwurf eines Gesetzes zum Übereinkommen vom 29. April 1958 über die Hohe See (Gesetzentwurf der Bundesregierung)

A. Problem

Das Übereinkommen über die Hohe See, das im wesentlichen eine Kodifikation des allgemeinen Völkergewohnheitsrechts darstellt, ist ein Ergebnis jahrzehntelanger Bemühungen. Es umschreibt die Hohe See als diejenigen Teile des Meeres, die nicht zum Küstenmeer oder zu den inneren Gewässern eines Staates gehören, und enthält den herkömmlichen Grundsatz der Meeresfreiheit. Es behandelt das Recht der Staaten ohne eigene Meeresküste auf freien Zugang zum Meer und die Schifffahrt auf der Hohen See. Art. 24 und 25 des Übereinkommens beinhalten Bestimmungen gegen eine Verunreinigung des Meeres.

Das Verfahren über die Beilegung von Streitigkeiten, die sich bei der Anwendung des Übereinkommens ergeben können, ist in einem besonderen Protokoll, dem sog. Fakultativen Unterzeichnungsprotokoll geregelt.

B. Lösung

Die Bundesrepublik Deutschland hat das Übereinkommen und das Fakultative Unterzeichnungsprotokoll am 30. Oktober 1968 unter dem Vorbehalt der Ratifikation unterzeichnet. Für die Ratifikation ist die Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften erforderlich.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Bonn, den 18. Oktober 1971

I/4 (II/1) — 311 09 — Üb 2/71

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes
zum Übereinkommen vom 29. April 1958
über die Hohe See

mit Begründung (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Der Wortlaut des Übereinkommens in englischer, französischer und deutscher Sprache sowie die Denkschrift zum Übereinkommen sind gleichfalls beigelegt.

Federführend ist der Bundesminister des Auswärtigen.

Der Bundesrat hat in seiner 366. Sitzung am 14. Mai 1971 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Im übrigen erhebt der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der Gegenäußerung (Anlage 3) dargelegt.

Brandt

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zum Übereinkommen vom 29. April 1958 über die Hohe See

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in New York am 30. Oktober 1958 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten

Übereinkommen vom 29. April 1958 über die Hohe See

und dem ebenfalls in New York am 30. Oktober 1958 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten

Fakultativen Unterzeichnungsprotokoll vom 29. April 1958 über die obligatorische Beilegung von Streitigkeiten

wird zugestimmt. Das Übereinkommen und das Unterzeichnungsprotokoll werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, zur Verhütung der Verunreinigung des Meeres und des darüber befindlichen Luftraumes durch Rechtsverordnung zu bestimmen, daß Stoffe, die geeignet sind, die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Meerwassers, des Meeresbodens oder der Luft nachteilig zu verändern, nicht oder nur unter bestimmten Voraussetzungen

a) von Bord von Schiffen, welche die Bundesflagge führen oder im Geltungsbereich dieses Gesetzes beladen worden sind oder

b) von Anlagen oder Vorrichtungen im Bereich des Festlandssockels der Bundesrepublik Deutschland

in der Hohen See versenkt, dort dem Meerwasser beigemischt oder auf andere Weise beseitigt werden dürfen.

(2) Für die Durchführung von Vorschriften, die auf Grund von Absatz 1 erlassen werden, ist das Deutsche Hydrographische Institut zuständig.

(3) Für Amtshandlungen auf Grund dieses Gesetzes und der auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsverordnungen erhebt das Deutsche Hydrographische Institut Kosten (Gebühren und Auslagen). Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen durch Rechtsverordnung die Gebühren für die einzelnen Amtshandlungen zu bestimmen und dabei feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Die Gebühren für jede Amtshandlung dürfen 20 000 Deutsche Mark nicht übersteigen.

(4) Dieses Gesetz berührt nicht:

1. Das Atomgesetz vom 23. Dezember 1959 (Bundesgesetzbl. I S. 814), zuletzt geändert durch das Kostenermächtigungs-Änderungsgesetz vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805);
2. das Gesetz über das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954, vom 21. März 1956 (Bundesgesetzblatt II S. 379), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Dritten Gesetzes zur Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes vom 15. August 1967 (Bundesgesetzbl. I S. 909);
3. das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 24. Mai 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 833), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes zur Änderung von Kostenermächtigungen und zur Überleitung gebührenrechtlicher Vorschriften vom 22. Juli 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 901);
4. das Wasserhaushaltsgesetz vom 27. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 1110), zuletzt geändert durch das Kostenermächtigungs-Änderungsgesetz vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805).

Artikel 3

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer Rechtsverordnung nach Artikel 2 Abs. 1 zuwiderhandelt, soweit sie für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 100 000 Deutsche Mark geahndet werden.

Artikel 4

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1).

Artikel 5

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 34 Abs. 2 und das Fakultative Unterzeichnungsprotokoll für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

Zu Artikel 1

Das Übereinkommen und das Fakultative Unterzeichnungsprotokoll bedürfen nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, da sie sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung beziehen.

Zu Artikel 2

In ihrem Sofortprogramm für den Umweltschutz hat die Bundesregierung sich verpflichtet, ein Vertragsgesetz zum internationalen Übereinkommen über die Hohe See von 1958 mit einer Ermächtigung zur Regelung der Abfallbeseitigung auf See vorzulegen. Dieser Verpflichtung kommt das vorliegende Gesetz mit Artikel 2 nach.

Zu Absatz 1

Artikel 25 des Übereinkommens sieht vor, daß die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen zur Verhütung der Verunreinigung der Hohen See und des darüber befindlichen Luftraums durch radioaktive und andere schädliche Stoffe treffen. Für den Erlass von Rechtsnormen zur Verhütung der Verunreinigung durch andere schädliche Stoffe als radioaktive Stoffe und Öl fehlt bisher eine Ermächtigungsgrundlage. Sie wird mit Artikel 2 geschaffen.

Da es nicht möglich ist, die „schädlichen Stoffe“ in der Ermächtigung im einzelnen aufzuführen, werden sie von ihrer Eignung her bezeichnet, bestimmte Nachteile herbeizuführen. Dabei ist auf die entsprechende Formulierung des Wasserhaushaltsgesetzes zurückgegriffen worden.

Die notwendige Verknüpfung der zu regelnden Sachverhalte mit dem Geltungsbereich dieses Gesetzes wird dadurch hergestellt, daß die Verordnungsermächtigung sich nur auf Schiffe unter der Bundesflagge, in der Bundesrepublik Deutschland beladene Schiffe und auf Anlagen oder Vorrichtungen im Bereich des Festlandssockels der Bundesrepublik Deutschland erstreckt.

Zu Absatz 2

Das Deutsche Hydrographische Institut ist nach § 4 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt schon bisher mit der Überwachung des Seewassers auf schädliche Beimengungen betraut. Es ist am besten für die Übernahme der Aufgaben nach diesem Gesetz geeignet. Die sachlich notwendige Beteiligung anderer Dienststellen des Bundes läßt sich durch eine Verwaltungsvereinbarung sicherstellen.

Zu Absatz 3

Amtshandlungen, die das Deutsche Hydrographische Institut auf Grund dieses Gesetzes und der auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsverordnungen vornimmt, werden vielfach Untersuchungen und Beteiligungen anderer Behörden voraussetzen. Die ent-

stehenden Kosten müssen von den sie verursachenden Antragstellern erstattet werden.

Zu Absatz 4

Das Atomgesetz ermächtigt in § 11 Abs. 1 Nr. 1, in § 12 Abs. 1 Nr. 7 und in § 54 zur Regelung der Beseitigung von radioaktiven Stoffen auch im Bereich der Hohen See. Es bedarf daher insoweit keiner neuen Ermächtigung.

Durch die Ratifikation des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, die demnächst durch die Ratifikation der 1969 unterzeichneten Änderung dieses Übereinkommens ergänzt werden wird, bestehen auch für die Beseitigung von Öl auf Hoher See ausreichende Regelungen.

Es erscheint zweckmäßig, ausdrücklich klarzustellen, daß das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt und das 1967 auf die Küstengewässer ausgedehnte Wasserhaushaltsgesetz durch dieses Gesetz nicht berührt werden.

Zu Artikel 3

Um Verstößen gegen Bestimmungen zu begegnen, die auf Grund der Ermächtigung in Artikel 2 Abs. 1 erlassen werden, bedarf es einer Sanktion; dabei ist zu berücksichtigen, daß derartige Verstöße, sofern sie die Abfallbeseitigung erleichtern, wirtschaftlich vorteilhaft sein können.

Die Tatsache, daß eine ausreichend genaue Feststellung der Voraussetzungen für die Strafbarkeit von Verstößen zur Zeit noch nicht möglich ist, stellt einen hinreichenden sachlichen Grund dafür dar, im Unterschied zu anderen vergleichbaren Vorschriften Verstöße gegen die Bestimmungen auf Grund von Artikel 2 dieses Gesetzes nur als Ordnungswidrigkeit zu ahnden.

Zu Artikel 4

Das Übereinkommen und das Fakultative Unterzeichnungsprotokoll sowie die nach Artikel 2 dieses Gesetzes zu erlassenden Rechtsverordnungen sollen auch auf das Land Berlin Anwendung finden; das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 5

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 34 Abs. 2 und das Fakultative Unterzeichnungsprotokoll für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Übereinkommen über die Hohe See

Convention on the High Seas

Convention sur la haute mer

(Übersetzung)

THE STATES PARTIES TO THIS
CONVENTION,

DESIRING to codify the rules of
international law relating to the high
seas,

RECOGNIZING that the United Na-
tions Conference on the Law of the
Sea, held at Geneva from 24 February
to 27 April 1958, adopted the follow-
ing provisions as generally declara-
tory of established principles of inter-
national law,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

The term "high seas" means all
parts of the sea that are not included
in the territorial sea or in the internal
waters of a State.

Article 2

The high seas being open to all
nations, no State may validly purport
to subject any part of them to its
sovereignty. Freedom of the high seas
is exercised under the conditions laid
down by these articles and by the
other rules of international law. It
comprises, *inter alia*, both for coastal
and non-coastal States:

- (1) Freedom of navigation;
- (2) Freedom of fishing;
- (3) Freedom to lay submarine cables
and pipelines;
- (4) Freedom to fly over the high seas.

These freedoms, and others which
are recognized by the general prin-
ciples of international law, shall be
exercised by all States with reason-
able regard to the interests of other
States in their exercise of the freedom
of the high seas.

Article 3

1. In order to enjoy the freedom of
the seas on equal terms with coastal

LES ETATS PARTIES A LA PRE-
SENTE CONVENTION,

DESIREUX de codifier les règles
du droit international relatives à la
haute mer,

RECONNAISSANT que les disposi-
tions ci-après, adoptées par la Con-
férence des Nations Unies sur le droit
de la mer, tenue à Genève du 24 fé-
vrier au 27 avril 1958, sont pour l'es-
sentiel déclaratoires de principes éta-
blis du droit international,

SONT CONVENUS DES DISPOSI-
TIONS SUIVANTES:

Article premier

On entend par « haute mer » toutes
les parties de la mer n'appartenant pas
à la mer territoriale ou aux eaux in-
térieures d'un Etat.

Article 2

La haute mer étant ouverte à toutes
les nations, aucun Etat ne peut légiti-
mement prétendre en soumettre une
partie quelconque à sa souveraineté.
La liberté de la haute mer s'exerce
dans les conditions que déterminent
les présents articles et les autres
règles du droit international. Elle com-
porte notamment, pour les Etats rive-
rains ou non de la mer:

- 1) La liberté de la navigation;
- 2) La liberté de la pêche;
- 3) La liberté d'y poser des câbles et
des pipe-lines sous-marins;
- 4) La liberté de la survoler.

Ces libertés, ainsi que les autres
libertés reconnues par les principes
généraux du droit international, sont
exercées par tous les Etats en tenant
raisonnablement compte de l'intérêt
que la liberté de la haute mer pré-
sente pour les autres Etats.

Article 3

1. Pour jouir des libertés de la mer à
l'égal des Etats riverains de la mer,

DIE VERTRAGSSTAATEN DIESER
ÜBEREINKOMMENS —

VON DEM WUNSCH GELEITET,
die Regeln des Völkerrechts über die
Hohe See zu kodifizieren,

IN DER ERKENNTNIS, daß die See-
rechtskonferenz der Vereinten Natio-
nen, die vom 24. Februar bis zum
27. April 1958 in Genf stattfand, die
nachstehenden Bestimmungen im we-
sentlichen als Feststellung geltender
Grundsätze des Völkerrechts ange-
nommen hat —

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGE-
KOMMEN:

Artikel 1

Unter dem Ausdruck „Hohe See“
sind alle Teile des Meeres zu verste-
hen, die nicht zum Küstenmeer oder
zu den inneren Gewässern eines Staa-
tes gehören.

Artikel 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 nach Maßgabe dieser Arti-
kel und der sonstigen Regeln des
Völkerrechts ausgeübt. Sie umfaßt für
Küsten- und Binnenstaaten insbeson-
dere

- 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 über-
fliegen.

Diese sowie die sonstigen nach den
allgemeinen Grundsätzen des Völker-
rechts anerkannten Freiheiten werden
von jedem Staat unter angemessener
Berücksichtigung des Interesses ausge-
übt, das die anderen Staaten an der
Freiheit der Hohen See haben.

Artikel 3

(1) Die Binnenstaaten sollen freien
Zugang zur See haben, um die Freiheit

States, States having no sea-coast should have free access to the sea. To this end States situated between the sea and a State having no sea-coast shall by common agreement with the latter and in conformity with existing international convention accord:

- (a) To the State having no sea-coast, on a basis of reciprocity, free transit through their territory; and
- (b) To ships flying the flag of that State treatment equal to that accorded to their own ships, or to the ships of any other States, as regards access to seaports and the use of such ports.

2. States situated between the sea and a State having no sea-coast shall settle, by mutual agreement with the latter, and taking into account the rights of the coastal State or State of transit and the special conditions of the State having no sea-coast, all matters relating to freedom of transit and equal treatment in ports, in case such States are not already parties to existing international conventions.

Article 4

Every State, whether coastal or not, has the right to sail ships under its flag on the high seas.

Article 5

1. Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

2. Each State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.

Article 6

1. Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in these articles, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save

les Etats dépourvus de littoral devraient accéder librement à la mer. A cet effet, les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral accorderont, d'une commune entente et en conformité avec les conventions internationales en vigueur:

- a) A l'Etat dépourvu de littoral, sur une base de réciprocité, le libre transit à travers leur territoire;
- b) Aux navires arborant le pavillon de cet Etat un traitement égal à celui de leurs propres navires ou des navires de n'importe quel autre Etat, en ce qui concerne l'accès aux ports maritimes et leur utilisation.

2. Les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral régleront, d'un commun accord avec celui-ci, en tenant compte des droits de l'Etat riverain ou de transit et des particularités de l'Etat sans littoral, toutes questions relatives à la liberté de transit et à l'égalité de traitement dans les ports, au cas où ces Etats ne seraient pas déjà parties aux conventions internationales en vigueur.

Article 4

Tous les Etats, riverains ou non de la mer, ont le droit de faire naviguer en haute mer des navires arborant leur pavillon.

Article 5

1. Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire; l'Etat doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon.

2. Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.

Article 6

1. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et se trouvent soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par les traités internationaux ou par les présents articles, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un

der See in gleichem Maße wie die Küstenstaaten zu genießen. Zu diesem Zweck gewähren die Staaten, die zwischen der See und einem Binnenstaat liegen, im Einvernehmen mit diesem und in Übereinstimmung mit den in Kraft befindlichen internationalen Übereinkünften

- 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 Benutzung die gleiche Behandlung wie ihren eigenen Schiffen oder den Schiffen irgendeines anderen Staates.

(2) Die Staaten, die zwischen der See und einem Binnenstaat liegen, regeln in Vereinbarung mit diesem unter Berücksichtigung der Rechte des Küsten- oder Durchgangsstaats sowie der besonderen Verhältnisse des Binnenstaats alle den freien Durchgang und die Gleichbehandlung in den Häfen betreffenden Fragen, sofern diese Staaten nicht bereits Vertragspartei von in Kraft befindlichen internationalen Übereinkünften sind.

Artikel 4

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

Artikel 5

(1) Jeder Staat legt die Bedingungen fest, zu denen er Schiffen seine Staatszugehörigkeit gewährt, sie in seinem Hoheitsgebiet in das Schiffsregister einträgt und ihnen das Recht einräumt, seine Flagge zu führen. Schiffe besitzen die Staatszugehörigkeit 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.

Artikel 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

in the case of a real transfer of ownership or change of registry.

2. A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.

Article 7

The provisions of the preceding articles do not prejudice the question of ships employed on the official service of an inter-governmental organization flying the flag of the organization.

Article 8

1. Warships on the high seas have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

2. For the purposes of these articles, the term "warship" means a ship belonging to the naval forces of a State and bearing the external marks distinguishing warships of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the government and whose name appears in the Navy List, and manned by a crew who are under regular naval discipline.

Article 9

Ships owned or operated by a State and used only on government non-commercial service shall, on the high seas, have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

Article 10

1. Every State shall take such measures for ships under its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard inter alia to:

- (a) The use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions;
- (b) The manning of ships and labour conditions for crews taking into account the applicable international labour instruments;
- (c) The construction, equipment and seaworthiness of ships.

2. In taking such measures each State is required to conform to generally accepted international standards and to take any steps which may be necessary to ensure their observance.

voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement de l'immatriculation.

2. Un navire naviguant sous les pavillons de deux ou plusieurs Etats, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités, et peut être assimilé à un navire sans nationalité.

Article 7

Les dispositions des articles précédents ne préjugent en rien la question des navires affectés au service officiel d'une organisation intergouvernementale battant pavillon de l'organisation.

Article 8

1. Les navires de guerre jouissent en haute mer d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.

2. Aux fins des présents articles, l'expression « navire de guerre » désigne un navire appartenant à la marine de guerre d'un Etat et portant les signes extérieurs distinctifs des navires de guerre de sa nationalité. Le commandant doit être au service de l'Etat, son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire, et l'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire.

Article 9

Les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés seulement à un service gouvernemental non commercial jouissent, en haute mer, d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.

Article 10

1. Tout Etat est tenu de prendre à l'égard des navires arborant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne:

- a) L'emploi des signaux, l'entretien des communications et la prévention des abordages;
- b) La composition et les conditions de travail des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables en matière de travail;
- c) La construction et l'armement du navire et son aptitude à tenir la mer.

2. En prescrivant ces mesures, chaque Etat est tenu de se conformer aux normes internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.

oder in einem angelaufenen Hafen nicht wechseln, außer im Fall eines tatsächlichen Eigentumsübergangs oder eines Wechsels in der Registereintragung.

(2) Ein Schiff, das unter den Flaggen von zwei oder mehr Staaten fährt, von denen es nach Belieben Gebrauch macht, kann gegenüber dritten Staaten keine dieser Staatszugehörigkeiten geltend machen; es kann einem Schiff ohne Staatszugehörigkeit gleichgestellt werden.

Artikel 7

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

Artikel 8

(1) Kriegsschiffe genießen auf Hoher See vollständige Immunität von der Hoheitsgewalt jedes anderen als des Flaggenstaats.

(2) Im Sinne dieser Artikel bezeichnet der Ausdruck „Kriegsschiff“ ein zu den Seestreitkräften eines Staates gehörendes Schiff, das die äußeren Kennzeichen der Kriegsschiffe seiner Staatszugehörigkeit trägt. Der kommandierende Offizier muß im Staatsdienst stehen, sein Name muß in der Rangliste der Seestreitkräfte enthalten sein, und die Besatzung muß den Regeln der militärischen Disziplin unterworfen sein.

Artikel 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 als des Flaggenstaats.

Artikel 10

(1) Jeder Staat trifft für die seine Flagge führenden Schiffe die zur Gewährleistung der Sicherheit auf See erforderlichen Maßnahmen, unter anderem in bezug auf

- a) die Verwendung von Signalen, die Aufrechterhaltung von Nachrichtenverbindungen und die Verhütung von Zusammenstößen;
- b) die Besatzung 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 richtet sich jeder Staat nach den allgemein anerkannten internationalen Normen und trifft alle erforderlichen Vorkehrungen, um ihre Beachtung sicherzustellen.

Article 11

1. In the event of a collision or of any other incident of navigation concerning a ship on the high seas, involving the penal or disciplinary responsibility of the master or of any other person in the service of the ship, no penal or disciplinary proceedings may be instituted against such persons except before the judicial or administrative authorities either of the flag State or of the State of which such person is a national.

2. In disciplinary matters, the State which has issued a master's certificate or a certificate of competence or licence shall alone be competent, after due legal process, to pronounce the withdrawal of such certificates, even if the holder is not a national of the State which issued them.

3. No arrest or detention of the ship, even as a measure of investigation, shall be ordered by any authorities other than those of the flag State.

Article 12

1. Every State shall require the master of a ship sailing under its flag, in so far as he can do so without serious danger to the ship, the crew or the passengers.

- (a) To render assistance to any person found at sea in danger of being lost;
- (b) To proceed with all possible speed to the rescue of persons in distress if informed of their need of assistance, in so far as such action may reasonably be expected of him;
- (c) After a collision, to render assistance to the other ship, her crew and her passengers and, where possible, to inform the other ship of the name of his own ship, her port of registry and the nearest port at which she will call.

2. Every coastal State shall promote the establishment and maintenance of an adequate and effective search and rescue service regarding safety on and over the sea and—where circumstances so require—by way of mutual regional arrangements co-operate with neighbouring States for this purpose.

Article 13

Every State shall adopt effective measures to prevent and punish the transport of slaves in ships authorized to fly its flag, and to prevent the

Article 11

1. En cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire en haute mer, de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite pénale ou disciplinaire ne peut être intentée contre ces personnes que devant les autorités judiciaires ou administratives, soit de l'Etat du pavillon, soit de l'Etat dont ces personnes ont la nationalité.

2. En matière disciplinaire, l'Etat qui a délivré un brevet de commandement ou un certificat de capacité est seul compétent pour prononcer, après procédure régulière de droit, le retrait de ces titres, même si le titulaire n'a pas la nationalité de l'Etat de délivrance.

3. Aucune saisie ou retenue du navire ne peut être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles de l'Etat du pavillon.

Article 12

1. Tout Etat est tenu d'obliger le capitaine d'un navire naviguant sous son pavillon, autant que le capitaine peut le faire sans danger sérieux pour le navire, l'équipage ou les passagers:

- a) A prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre;
- b) A se porter à toute la vitesse possible au secours des personnes en détresse, s'il est informé de leur besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement compter sur cette action de sa part;
- c) Après un abordage, à prêter assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, à indiquer à l'autre navire le nom de son propre navire, son port d'enregistrement et le port le plus proche qu'il touchera.

2. Tous les Etats riverains favoriseront la création et l'entretien d'un service adéquat et efficace de recherche et de sauvetage pour assurer la sécurité en mer et au-dessus de la mer, et concluront à cette fin, le cas échéant, des accords régionaux de coopération mutuelle avec les Etats voisins.

Article 13

Tout Etat est tenu de prendre des mesures efficaces pour empêcher et punir le transport des esclaves sur les navires autorisés à arborer son pavil-

Artikel 11

(1) Bei Zusammenstößen und anderen mit der Führung eines Schiffes zusammenhängenden Ereignissen auf Hoher See, welche die strafrechtliche oder disziplinarische Verantwortlichkeit des Kapitäns oder einer sonstigen im Dienste des Schiffes stehenden Person nach sich ziehen könnten, darf ein strafrechtliches oder disziplinarisches Verfahren gegen diese Personen nur durch die Justiz- oder Verwaltungsbehörden des Flaggenstaats oder des Staates eingeleitet werden, dessen Staatsangehörigkeit die betreffende Person besitzt.

(2) In disziplinarischen Angelegenheiten ist nur der Staat, der ein Kapitänspatent oder ein Befähigungs- oder Erlaubniszeugnis ausgestellt hat, zuständig, im vorgeschriebenen 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 Flaggenstaats angeordnet werden.

Artikel 12

(1) Jeder Staat verpflichtet den Kapitän eines unter seiner Flagge fahrenden Schiffes, soweit der Kapitän ohne ernstliche Gefährdung des Schiffes, der Besatzung oder der Fahrgäste 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 Hilfebedürfnis Kenntnis erhält, soweit diese Handlung von ihm vernünftigerweise erwartet werden kann;
- c) nach einem Zusammenstoß dem anderen Schiff, dessen Besatzung und dessen Fahrgästen Hilfe zu leisten und diesem Schiff nach Möglichkeit den Namen seines eigenen Schiffes, des Registerhafens und des nächsten Hafens mitzuteilen, den es anlaufen wird.

(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 Übereinkünfte über gegenseitige Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten.

Artikel 13

Jeder Staat ergreift wirksame Maßnahmen, um die Beförderung von Sklaven auf Schiffen, die seine Flagge zu führen berechtigt sind, zu verhin-

unlawful use of its flag for that purpose. Any slave taking refuge on board any ship, whatever its flag, shall ipso facto be free.

Article 14

All States shall co-operate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State.

Article 15

Piracy consists of any of the following acts:

(1) Any illegal acts of violence, detention or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

- (a) On the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
- (b) Against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

(2) Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(3) Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in sub-paragraph 1 or sub-paragraph 2 of this article.

Article 16

The acts of piracy, as defined in article 15, committed by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied and taken control of the ship or aircraft are assimilated to acts committed by a private ship.

Article 17

A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intended by the persons in dominant control to be used for the purpose of committing one of the acts referred to in article 15. The same applies if the ship or aircraft has been used to commit any such act, so long as it remains under the control of the persons guilty of that act.

lon et pour empêcher l'usurpation de son pavillon à cette fin. Tout esclave qui se réfugie sur un navire, quel que soit son pavillon, est libre ipso facto.

Article 14

Tous les Etats doivent coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre endroit ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

Article 15

Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés:

1. Tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés:

- a) En haute mer, contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord;
- b) Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

2. Tous actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui les commet a connaissance de faits conférant à ce navire ou à cet aéronef le caractère d'un navire ou d'un aéronef pirate;

3. Toute action ayant pour but d'inciter à commettre des actes définis aux alinéas 1 ou 2 du présent article, ou entreprise avec l'intention de les faciliter.

Article 16

Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 15, perpétrés par un navire de guerre ou un navire d'Etat ou un aéronef d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître, sont assimilés à des actes commis par un navire privé.

Article 17

Sont considérés comme navires ou aéronefs pirates les navires ou aéronefs destinés, par les personnes sous le contrôle desquelles ils se trouvent effectivement, à commettre l'un des actes visés à l'article 15. Il en est de même des navires ou aéronefs qui ont servi à commettre de tels actes, tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes coupables de ces actes.

dern und zu bestrafen sowie die unrechtmäßige Verwendung seiner Flagge zu diesem Zweck zu verhindern. Jeder Sklave, der auf ein Schiff gleich welcher Flagge flüchtet, ist ipso facto frei.

Artikel 14

Alle Staaten arbeiten soweit irgend möglich zusammen, um die Seeräuberei auf Hoher See oder an jedem anderen Ort zu unterdrücken, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht.

Artikel 15

Als Seeräuberei gelten folgende Handlungen:

1. jede rechtswidrige Gewalttat, Freiheitsberaubung oder Plünderung, welche die Besatzung oder die Fahrgäste eines privaten Schiffes oder Luftfahrzeugs zu privaten Zwecken begehen und die gerichtet ist

- a) auf Hoher See gegen ein anderes Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen und Vermögenswerte an Bord dieses Schiffes oder Luftfahrzeugs;
- b) an einem keiner staatlichen Hoheitsgewalt unterstehenden Ort gegen ein Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen und Vermögenswerte;

2. jede freiwillige Beteiligung an der Verwendung eines Schiffes oder Luftfahrzeugs, sofern dies in Kenntnis von Tatsachen erfolgt, die ihm die Eigenschaft eines Seeräuberschiffs oder -luftfahrzeugs verleihen;

3. jede Anstiftung zu den unter den Nummern 1 und 2 bezeichneten Handlungen oder jede absichtliche Erleichterung solcher Handlungen.

Artikel 16

Begeht ein Kriegsschiff, Staatsschiff oder staatliches Luftfahrzeug, dessen meuternde Besatzung die Herrschaft an sich gerissen hat, seeräuberische Handlungen im Sinne des Artikels 15, so werden diese den von einem privaten Schiff begangenen Handlungen gleichgestellt.

Artikel 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, solange sie unter der Kontrolle der Personen verbleiben, die sich dieser Handlungen schuldig gemacht haben.

Article 18

A ship or aircraft may retain its nationality although it has become a pirate ship or aircraft. The retention or loss of nationality is determined by the law of the State from which such nationality was derived.

Article 18

Un navire ou aéronef peut conserver sa nationalité malgré sa transformation en navire ou aéronef pirate. La conservation ou la perte de la nationalité sont déterminées conformément à la loi de l'Etat qui avait conféré cette nationalité.

Artikel 18

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

Article 19

On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith.

Article 19

Tout Etat peut saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire capturé à la suite d'actes de piraterie et qui est au pouvoir de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord dudit navire ou aéronef, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne les navires, les aéronefs ou les biens, réserve faite des droits de tierces personnes de bonne foi.

Artikel 19

Jeder Staat kann auf Hoher See oder an einem anderen keiner staatlichen Hoheitsgewalt unterstehenden Ort 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 Luftfahrzeugs 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 Luftfahrzeugs oder der Vermögenswerte zu treffen sind.

Article 20

Where the seizure of a ship or aircraft on suspicion of piracy has been effected without adequate grounds, the State making the seizure shall be liable to the State the nationality of which is possessed by the ship or aircraft, for any loss or damage caused by the seizure.

Article 20

Lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans motif suffisant, l'Etat qui a appréhendé le navire ou l'aéronef est responsable, vis-à-vis de l'Etat dont le navire ou l'aéronef a la nationalité, de toute perte ou de tout dommage causés par la capture.

Artikel 20

Wird ein der Seeräuberei verdächtiges Schiff oder Luftfahrzeug ohne hinreichenden Grund aufgebracht, so haftet der aufbringende Staat dem Staat, dessen Zugehörigkeit das Schiff oder das Luftfahrzeug besitzt, für jeden durch das Aufbringen verursachten Verlust oder Schaden.

Article 21

A seizure on account of piracy may only be carried out by warships or military aircraft, or other ships or aircraft on government service authorized to that effect.

Article 21

Toute saisie pour cause de piraterie ne peut être exécutée que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou par d'autres navires ou aéronefs affectés à un service public et autorisés à cet effet.

Artikel 21

Ein Aufbringen wegen Seeräuberei darf nur von Kriegsschiffen oder Militärflugzeugen oder von anderen im Staatsdienst stehenden und hierzu befugten Schiffen oder Luftfahrzeugen vorgenommen werden.

Article 22

1. Except where acts of interference derive from powers conferred by treaty, a warship which encounters a foreign merchant ship on the high seas is not justified in boarding her unless there is reasonable ground for suspecting:

- (a) That the ship is engaged in piracy; or
- (b) That the ship is engaged in the slave trade; or
- (c) That, though flying a foreign flag, the ship is, in reality, of the same nationality as the warship.

2. In the cases provided for in subparagraphs (a), (b) and (c) above, the warship may proceed to verify the ship's right to fly its flag. To this end,

Article 22

1. Sauf dans les cas où les actes d'ingérence sont fondés sur des pouvoirs accordés par traité, un navire de guerre rencontrant en haute mer un navire de commerce étranger ne peut l'arraisonner à moins qu'il n'y ait un motif sérieux de penser:

- a) Que ledit navire se livre à la piraterie; ou
- b) Que le navire se livre à la traite des esclaves; ou
- c) Que le navire, arborant un pavillon étranger ou refusant de hisser son pavillon, est en réalité un navire ayant la même nationalité que le navire de guerre.

2. Dans les cas prévus aux alinéas a, b et c, le navire de guerre peut procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon. A cette fin,

Artikel 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 zu der Annahme besteht,

- a) daß das Schiff Seeräuberei betreibt oder
- b) daß das Schiff Sklavenhandel betreibt oder
- c) daß das Schiff, das eine fremde Flagge führt oder sich weigert, seine Flagge zu setzen, in Wirklichkeit dieselbe Staatszugehörigkeit wie das Kriegsschiff besitzt.

(2) In den unter den Buchstaben a, b und c vorgesehenen Fällen kann das Kriegsschiff die Berechtigung zur Flaggenführung überprüfen. Zu diesem

it may send a boat under the command of an officer to the suspected ship. If suspicion remains after the documents have been checked, it may proceed to a further examination on board the ship, which must be carried out with all possible consideration.

3. If the suspicions prove to be unfounded, and provided that the ship boarded has not committed any act justifying them, it shall be compensated for any loss or damage that may have been sustained.

Article 23

1. The hot pursuit of a foreign ship may be undertaken when the competent authorities of the coastal State have good reason to believe that the ship has violated the laws and regulations of that State. Such pursuit must be commenced when the foreign ship or one of its boats is within the internal waters or the territorial sea or the contiguous zone of the pursuing State, and may only be continued outside the territorial sea or the contiguous zone if the pursuit has not been interrupted. It is not necessary that, at the time when the foreign ship within the territorial sea or the contiguous zone receives the order to stop, the ship giving the order should likewise be within the territorial sea or the contiguous zone. If the foreign ship is within a contiguous zone, as defined in article 24 of the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, the pursuit may only be undertaken if there has been a violation of the rights for the protection of which the zone was established.

2. The right of hot pursuit ceases as soon as the ship pursued enters the territorial sea of its own country or of a third State.

3. Hot pursuit is not deemed to have begun unless the pursuing ship has satisfied itself by such practicable means as may be available that the ship pursued or one of its boats or other craft working as a team and using the ship pursued as a mother ship are within the limits of the territorial sea, or as the case may be within the contiguous zone. The pursuit may only be commenced after a visual or auditory signal to stop has been given at a distance which enables it to be seen or heard by the foreign ship.

il peut envoyer une embarcation, sous le commandement d'un officier, au navire suspect. Si, après vérification des papiers, les soupçons subsistent, il peut procéder à un examen ultérieur à bord du navire, qui doit être effectué avec tous les égards possibles.

3. Si les soupçons ne se trouvent pas fondés, et que le navire arrêté n'ait commis aucun acte les justifiant, il doit être indemnisé de toute perte ou de tout dommage.

Article 23

1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat riverain ont de bonnes raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet Etat. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'Etat poursuivant, et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë qu'à condition de ne pas avoir été interrompue. Il n'est pas nécessaire que le navire qui ordonne de stopper à un navire étranger naviguant dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë s'y trouve également au moment de la réception dudit ordre par le navire intéressé. Si le navire étranger se trouve dans une zone contiguë telle qu'elle est définie à l'article 24 de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, la poursuite ne peut être entamée que pour cause de violation des droits que l'institution de ladite zone avait pour objet de protéger.

2. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale du pays auquel il appartient ou dans celle d'une tierce puissance.

3. La poursuite n'est considérée comme étant commencée qu'à condition que le navire poursuivant se soit assuré, par les moyens utilisables dont il dispose, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations ou d'autres embarcations qui travaillent en équipe et utilisent le navire poursuivi comme navire gigogne se trouvent à l'intérieur des limites de la mer territoriale, ou le cas échéant, dans la zone contiguë. La poursuite ne peut être commencée qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou auditif, donné à une distance permettant au navire intéressé de le voir ou de l'entendre.

Zweck kann es ein Boot unter dem Kommando eines Offiziers zu dem verdächtigen 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.

Artikel 23

(1) Die Nachteile nach einem fremden Schiff kann vorgenommen werden, wenn die zuständigen Behörden des Küstenstaats guten Grund zu der Annahme haben, daß das Schiff die Gesetze und sonstigen Vorschriften dieses Staates verletzt hat. Die Nachteile muß beginnen, solange sich das fremde Schiff oder eines seiner Boote innerhalb der inneren Gewässer oder 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 im Sinne von Artikel 24 des Übereinkommens über das Küstenmeer und die Anschlußzone, so darf die Nachteile nur wegen einer Verletzung der Rechte vorgenommen werden, zu deren Schutz die Zone errichtet wurde.

(2) Das Recht der Nachteile endet, sobald das verfolgte Schiff das Küstenmeer seines eigenen oder eines dritten Staates erreicht hat.

(3) Die Nachteile 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 Nachteile darf erst begonnen werden, nachdem ein Sicht- oder Schallsignal zum Anhalten aus einer Entfernung gegeben wurde, in der es von dem betreffenden Schiff gesehen oder gehört werden kann.

4. The right of hot pursuit may be exercised only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft on government service specially authorized to that effect.

5. Where hot pursuit is effected by an aircraft:

(a) The provisions of paragraph 1 to 3 of this article shall apply mutatis mutandis;

(b) The aircraft giving the order to stop must itself actively pursue the ship until a ship or aircraft of the coastal State, summoned by the aircraft, arrives to take over the pursuit, unless the aircraft is itself able to arrest the ship. It does not suffice to justify an arrest on the high seas that the ship was merely sighted by the aircraft as an offender or suspected offender, if it was not both ordered to stop and pursued by the aircraft itself or other aircraft or ships which continue the pursuit without interruption.

6. The release of a ship arrested within the jurisdiction of a State and escorted to a port of that State for the purposes of an enquiry before the competent authorities may not be claimed solely on the ground that the ship, in the course of its voyage, was escorted across a portion of the high seas, if the circumstances rendered this necessary.

7. Where a ship has been stopped or arrested on the high seas in circumstances which do not justify the exercise of the right of hot pursuit, it shall be compensated for any loss or damage that may have been thereby sustained.

Article 24

Every State shall draw up regulations to prevent pollution of the seas by the discharge of oil from ships or pipelines or resulting from the exploitation and exploration of the seabed and its subsoil, taking account of existing treaty provisions on the subject.

Article 25

1. Every State shall take measures to prevent pollution of the seas from the dumping of radio-active waste, taking into account any standards and regulations which may be formulated by the competent international organizations.

4. Le droit de poursuite ne peut être exercé que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou d'autres navires ou aéronefs affectés à un service public et spécialement autorisés à cet effet.

5. Dans le cas d'une poursuite effectuée par un aéronef:

a) Les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article s'appliquent mutatis mutandis à ce mode de poursuite;

b) L'aéronef qui donne l'ordre de stopper doit lui-même poursuivre activement le navire jusqu'à ce qu'un navire ou un aéronef de l'Etat riverain alerté par l'aéronef arrive sur les lieux pour continuer la poursuite, à moins que l'aéronef ne puisse lui-même arrêter le navire. Pour justifier l'arraisonnement d'un navire en haute mer, il ne suffit pas que celui-ci ait été simplement repéré par l'aéronef comme ayant commis une infraction ou comme étant suspect d'infraction, s'il n'a pas été à la fois requis de stopper et poursuivi par l'aéronef lui-même ou par d'autres aéronefs ou navires qui continuent la poursuite sans interruption.

6. La relâche d'un navire arrêté à un endroit relevant de la juridiction d'un Etat et escorté vers un port de cet Etat, en vue d'un examen par les autorités compétentes, ne peut être exigée du seul fait que le navire et son escorte aient traversé une partie de la haute mer lorsque les circonstances ont rendu nécessaire cette traversée.

7. Si un navire a été arraisonné ou saisi en haute mer dans des circonstances qui ne justifient pas l'exercice du droit de poursuite, il doit être indemnisé de toute perte ou de tout dommage.

Article 24

Tout Etat est tenu d'édicter des règles visant à éviter la pollution des mers par les hydrocarbures répandus par les navires ou les pipelines, ou résultant de l'exploitation et de l'exploration du sol et du sous-sol sous-marins, en tenant compte des dispositions conventionnelles existant en la matière.

Article 25

1. Tout Etat est tenu de prendre des mesures pour éviter la pollution des mers due à l'immersion de déchets radio-actifs, en tenant compte de toutes normes et de toutes réglementations qui auront pu être élaborées par les organismes internationaux compétents.

(4) Das Recht der Nacheile darf nur von Kriegsschiffen oder Militärflugfahrzeugen oder von anderen im Staatsdienst stehenden und hierzu besonders befugten Schiffen oder Luftfahrzeugen ausgeübt werden.

(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 so lange 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 aufbringen kann. Um das Aufbringen eines Schiffes auf Hoher See zu rechtfertigen, genügt es nicht, daß dieses von einem Luftfahrzeug bei einer tatsächlichen oder vermuteten Gesetzesverletzung gesichtet wurde, sondern es muß auch von dem Luftfahrzeug selbst oder anderen Luftfahrzeugen oder Schiffen, welche die Nacheile ohne Unterbrechung fortsetzen, zum Anhalten aufgefordert und verfolgt worden sein.

(6) Die Freigabe eines Schiffes, das im Hoheitsbereich eines Staates aufgebracht und zwecks Untersuchung durch die zuständigen Behörden in einen Hafen dieses Staates geleitet wurde, kann nicht allein aus dem Grund 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 aufgebracht, welche die Ausübung des Rechts der Nacheile nicht rechtfertigen, so ist ihm jeder dadurch verursachte Verlust oder Schaden zu ersetzen.

Artikel 24

Unter Berücksichtigung geltender vertraglicher Bestimmungen erläßt jeder Staat Vorschriften, um die Verschmutzung der See infolge des Ablassens von Öl aus Schiffen oder Rohrleitungen oder infolge der Ausbeutung und Erforschung des Meeresgrundes und Meeresuntergrundes zu verhüten.

Artikel 25

(1) Jeder Staat trifft Maßnahmen, um die Verseuchung der See durch das Versenken radioaktiver Abfälle zu verhüten; hierbei sind alle technischen Normen und alle Vorschriften zu berücksichtigen, welche die zuständigen internationalen Organisationen ausgearbeitet haben.

2. All States shall co-operate with the competent international organizations in taking measures for the prevention of pollution of the seas or air space above, resulting from any activities with radio-active materials or other harmful agents.

Article 26

1. All States shall be entitled to lay submarine cables and pipelines on the bed of the high seas.

2. Subject to its right to take reasonable measures for the exploration of the continental shelf and the exploitation of its natural resources, the coastal State may not impede the laying or maintenance of such cables or pipelines.

3. When laying such cables or pipelines the State in question shall pay due regard to cables or pipelines already in position on the seabed. In particular, possibilities of repairing existing cables or pipelines shall not be prejudiced.

Article 27

Every State shall take the necessary legislative measures to provide that the breaking or injury by a ship flying its flag or by a person subject to its jurisdiction of a submarine cable beneath the high seas done wilfully or through culpable negligence, in such a manner as to be liable to interrupt or obstruct telegraphic or telephonic communications, and similarly the breaking or injury of a submarine pipeline or high-voltage power cable shall be a punishable offence. This provision shall not apply to any break or injury caused by persons who acted merely with the legitimate object of saving their lives or their ships, after having taken all necessary precautions to avoid such break or injury.

Article 28

Every State shall take the necessary legislative measures to provide that, if persons subject to its jurisdiction who are the owners of a cable or pipeline beneath the high seas, in laying or repairing that cable or pipeline, cause a break in or injury to

2. Tous les Etats sont tenus de coopérer avec les organismes internationaux compétents à l'adoption de mesures tendant à éviter la pollution des mers ou de l'espace aérien surjacent, résultant de toutes activités qui comportent l'emploi de matériaux radio-actifs ou d'autres agents nocifs.

Article 26

1. Tout Etat a le droit de poser des câbles et des pipe-lines sous-marins sur le lit de la haute mer.

2. L'Etat riverain ne peut entraver la pose ou l'entretien de ces câbles ou pipe-lines, réserve faite de son droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles.

3. En posant ces câbles ou pipe-lines, l'Etat en question doit tenir dûment compte des câbles ou pipe-lines déjà installés sur le lit de la mer. En particulier, il ne doit pas entraver les possibilités de réparation des câbles ou pipe-lines existants.

Article 27

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que la rupture ou la détérioration, par un navire battant son pavillon ou par une personne soumise à sa juridiction, d'un câble sous-marin en haute mer, faite volontairement ou par négligence coupable, et qui pourrait avoir pour résultat d'interrompre ou d'entraver les communications télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que la rupture ou la détérioration dans les mêmes conditions d'un câble à haute tension ou d'un pipe-line sous-marins, constituent des infractions passibles de sanction. Cette disposition ne s'applique pas aux ruptures ou détériorations dont les auteurs n'auraient eu que le but légitime de protéger leur vie ou la sécurité de leur navire, après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter ces ruptures ou détériorations.

Article 28

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que les personnes soumises à sa juridiction qui sont propriétaires d'un câble ou d'un pipe-line en haute mer et qui, par la pose ou la réparation de ce câble ou de ce pipe-line, causent la

(2) Alle Staaten arbeiten mit den zuständigen internationalen Organisationen bei Maßnahmen zusammen, die verhüten, daß die See und der darüber befindliche Luftraum durch Verwendung radioaktiven Materials oder anderer schädlicher Stoffe verseucht werden.

Artikel 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 seiner Naturschätze 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.

Artikel 27

Jeder Staat trifft die erforderlichen gesetzgeberischen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß 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, wenn dadurch die Telegraphen- oder Fernspreverbindungen 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 Vorkehrungen getroffen hatten, um eine derartige Unterbrechung oder Beschädigung zu vermeiden.

Artikel 28

Jeder Staat trifft die erforderlichen gesetzgeberischen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die seiner Hoheitsgewalt unterstehenden Personen, welche Eigentümer eines in Hoher See gelegenen Kabels oder einer dort befindlichen Rohrleitung sind und beim

another cable or pipeline, they shall bear the cost of the repairs.

Article 29

Every State shall take the necessary legislative measures to ensure that the owners of ships who can prove that they have sacrificed an anchor, a net or any other fishing gear, in order to avoid injuring a submarine cable or pipeline, shall be indemnified by the owner of the cable or pipeline, provided that the owner of the ship has taken all reasonable precautionary measures beforehand.

Article 30

The provisions of this Convention shall not affect conventions or other international agreements already in force, as between States Parties to them.

Article 31

This Convention shall, until 31 October 1958, be open for signature by all States Members of the United Nations or of any of the specialized agencies, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the Convention.

Article 32

This Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 33

This Convention shall be open for accession by any States belonging to any of the categories mentioned in article 31. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 34

1. This Convention shall come into force on the thirtieth day following the date of deposit of the twenty-second instrument of ratification or accession with the Secretary-General of the United Nations.

2. For each State ratifying or acceding to the Convention after the deposit of the twenty-second instrument of ratification or accession, the Convention shall enter into force on the thirtieth day after deposit by such State of its instrument of ratification or accession.

rupture ou la détérioration d'un autre câble ou d'un autre pipe-line, en supportent les frais de réparation.

Article 29

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que les propriétaires des navires qui peuvent prouver qu'ils ont sacrifié une ancre, un filet ou un autre engin de pêche pour ne pas endommager un câble ou un pipe-line sous-marins soient indemnisés par le propriétaire du câble ou du pipe-line, à condition qu'ils aient pris préalablement toutes mesures de précaution raisonnables.

Article 30

Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux conventions ou aux autres accords internationaux en vigueur dans les rapports entre Etats parties à ces conventions ou accords.

Article 31

La présente Convention sera, jusqu'au 31 octobre 1958, ouverte à la signature de tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée, ainsi que de tout autre Etat invité par l'Assemblée générale des Nations Unies à devenir partie à la Convention.

Article 32

La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 33

La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tout Etat appartenant à l'une des catégories mentionnées à l'article 31. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 34

1. La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour qui suivra la date du dépôt auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chacun des Etats qui ratifieront la Convention ou y adhéreront après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur le trentième jour après le dépôt par cet Etat de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Legen oder bei der Reparatur dieses Kabels oder dieser Rohrleitung die Unterbrechung oder Beschädigung eines anderen Kabels oder einer anderen Rohrleitung verursachen, die dadurch entstandenen Reparaturkosten tragen.

Artikel 29

Jeder Staat trifft die erforderlichen gesetzgeberischen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß 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.

Artikel 30

Durch dieses Übereinkommen werden andere internationale Übereinkünfte, die zwischen deren Vertragsparteien in Kraft sind, nicht berührt.

Artikel 31

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

Artikel 32

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

Artikel 33

Dieses Übereinkommen liegt für jeden Staat, der einer der in Artikel 31 bezeichneten Kategorien angehört, zum Beitritt auf. Die Beitrittsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Artikel 34

(1) Dieses Übereinkommen tritt am dreißigsten Tag nach Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen in Kraft.

(2) Für jeden Staat, der das Übereinkommen nach Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde ratifiziert oder ihm beitrifft, tritt es am dreißigsten Tag nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Article 35

1. After the expiration of a period of five years from the date on which this Convention shall enter into force, a request for the revision of this Convention may be made at any time by any Contracting Party by means of a notification in writing addressed to the Secretary-General of the United Nations.

2. The General Assembly of the United Nations shall decide upon the steps, if any, to be taken in respect of such request.

Article 36

The Secretary-General of the United Nations shall inform all States Members of the United Nations and the other States referred to in article 31:

- (a) Of signatures to this Convention and of the deposit of instruments of ratification or accession, in accordance with articles 31, 32 and 33;
- (b) Of the date on which this Convention will come into force, in accordance with article 34;
- (c) Of requests for revision in accordance with article 35.

Article 37

The original of this Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified copies thereof to all States referred to in article 31.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Convention.

DONE at Geneva, this twenty-ninth day of April one thousand nine hundred and fiftyeight.

Article 35

1. Après expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, une demande de révision de la présente Convention peut être formulée en tout temps, par toute Partie contractante, par voie de notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. L'Assemblée générale des Nations Unies statue sur les mesures à prendre, le cas échéant, au sujet de cette demande.

Article 36

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifie à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et aux autres Etats visés à l'article 31:

- a) Les signatures apposées à la présente Convention et le dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion, conformément aux articles 31, 32 et 33;
- b) La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, conformément à l'article 34;
- c) Les demandes de révision présentées conformément à l'article 35.

Article 37

L'original de la présente Convention, dont les textes anglais, chinois, espagnol, français et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en fera tenir copie certifiée conforme à tous les Etats visés à l'article 31.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le vingt-neuf avril mil neuf cent cinquante-huit.

Artikel 35

(1) Nach Ablauf von fünf Jahren seit dem Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens kann jede Vertragspartei durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete schriftliche Notifikation jederzeit einen Antrag auf Revision dieses Übereinkommens stellen.

(2) Die Generalversammlung der Vereinten Nationen beschließt über die in bezug auf diesen Antrag gegebenenfalls zu treffenden Maßnahmen.

Artikel 36

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen notifiziert allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen und den anderen in Artikel 31 bezeichneten Staaten

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

Artikel 37

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

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Genf am 29. April 1958.

Fakultatives Unterzeichnungsprotokoll
über die obligatorische Beilegung von Streitigkeiten

Optional Protocol
of Signature concerning the Compulsory Settlement of Disputes

Protocole
de signature facultative concernant le règlement obligatoire des différends

(Übersetzung)

THE STATES PARTIES TO THIS PROTOCOL and to any one or more of the Conventions on the Law of the Sea adopted by the United Nations Conference on the Law of the Sea held at Geneva from 24 February to 27 April 1958,

EXPRESSING THEIR WISH TO RESORT, in all matters concerning them in respect of any dispute arising out of the interpretation or application of any article of any Convention on the Law of the Sea of 29 April 1958, to the Compulsory jurisdiction of the International Court of Justice, unless some other form of settlement is provided in the Convention or has been agreed upon by the Parties within a reasonable period,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article I

Disputes arising out of the interpretation or application of any Convention on the Law of the Sea shall lie within the compulsory jurisdiction of the International Court of Justice, and may accordingly be brought before the Court by an application made by any party to the dispute being a Party to this Protocol.

Article II

This undertaking relates to all the provisions of any Convention on the Law of the Sea except, in the Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas, articles 4, 5, 6, 7 and 8, to which articles 9, 10, 11 and 12 of that Convention remain applicable.

Article III

The Parties may agree, within a period of two months after one party has notified its opinion to the other that a dispute exists, to resort not to the International Court of Justice but to an arbitral tribunal. After the expiry of the said period, either Party to this Protocol may bring the dispute before the Court by an application.

LES ETATS PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE et à l'une quelconque ou à plusieurs des conventions sur le droit de la mer adoptées par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, qui s'est tenue à Genève du 24 février au 27 avril 1958,

EXPRIMANT LEUR DESIR DE RECOURIR, pour ce qui les concerne, à la juridiction obligatoire de la Cour internationale de Justice pour la solution de tous différends touchant l'interprétation ou l'application de tous les articles de toutes les conventions sur le droit de la mer en date du 29 avril 1958, à moins qu'un autre mode de règlement n'ait été prévu dans la convention ou n'ait été accepté d'un commun accord par les parties dans un délai raisonnable,

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES:

Article premier

Les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de toutes les conventions sur le droit de la mer relèveront de la compétence obligatoire de la Cour internationale de Justice, qui, à ce titre, pourra être saisie par une requête de toute partie au différend qui sera elle-même partie au présent Protocole.

Article II

Le présent engagement vise l'ensemble des dispositions de toutes les conventions sur le droit de la mer, à l'exception des articles 4, 5, 6, 7 et 8 de la Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer, auxquels les articles 9, 10, 11 et 12 de cette convention demeurent applicables.

Article III

Les parties peuvent convenir, dans un délai de deux mois après notification par une partie à l'autre qu'il existe, à son avis, un litige, d'adopter d'un commun accord, au lieu du recours à la Cour internationale de Justice, une procédure devant un tribunal d'arbitrage. Ce délai étant écoulé, chaque partie au présent Protocole peut, par voie de requête, saisir la Cour du différend.

DIE VERTRAGSSTAATEN DIESES PROTOKOLLS und eines oder mehrerer der Seerechts-Übereinkommen, welche die vom 24. Februar 1958 bis zum 27. April 1958 in Genf abgehaltene Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen angenommen hat,

VON DEM WUNSCH GELEITET, zur Regelung aller sie betreffenden Streitigkeiten über die Auslegung oder die Anwendung irgendeines Artikels eines Seerechts-Übereinkommens vom 29. April 1958 die obligatorische Gerichtsbarkeit des Internationalen Gerichtshofs in Anspruch zu nehmen, sofern nicht eine andere Form der Beilegung in dem betreffenden Übereinkommen vorgesehen oder von den Parteien innerhalb einer angemessenen Frist vereinbart worden ist,

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

Artikel I

Streitigkeiten über die Auslegung oder die Anwendung irgendeines Seerechts-Übereinkommens fallen unter die obligatorische Gerichtsbarkeit des Internationalen Gerichtshofs und können daher bei diesem durch Klage einer Streitpartei, wenn sie Vertragspartei dieses Protokolls ist, anhängig gemacht werden.

Artikel II

Diese Verpflichtung bezieht sich auf alle Bestimmungen sämtlicher Seerechts-Übereinkommen; ausgenommen hiervon sind im Übereinkommen über die Fischerei und die Erhaltung der lebenden Schätze der Hohen See die Artikel 4, 5, 6, 7 und 8, auf welche die Artikel 9, 10, 11 und 12 jenes Übereinkommens anwendbar bleiben.

Artikel III

Binnen zwei Monaten, nachdem eine Partei der anderen notifiziert hat, daß nach ihrer Auffassung eine Streitigkeit vorliegt, können die Parteien vereinbaren, statt des Gerichtshofs ein Schiedsgericht in Anspruch zu nehmen. Nach Ablauf dieser Frist kann jede Vertragspartei dieses Protokolls die Streitigkeit durch eine Klage beim Gerichtshof anhängig machen.

Article IV

1. Within the same period of two months, the Parties to this Protocol may agree to adopt a conciliation procedure before resorting to the International Court of Justice.

2. The conciliation commission shall make its recommendations within five months after its appointment. If its recommendations are not accepted by the parties to the dispute within two months after they have been delivered, either party may bring the dispute before the Court by an application.

Article V

This Protocol shall remain open for signature by all States who become Parties to any Convention on the Law of the Sea adopted by the United Nations Conference on the Law of the Sea and is subject to ratification, where necessary, according to the constitutional requirements of the signatory States.

Article VI

The Secretary-General of the United Nations shall inform all States who become Parties to any Convention on the Law of the Sea of signatures to this Protocol and of the deposit of instruments of ratification in accordance with article V.

Article VII

The original of this Protocol, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified copies thereof to all States referred to in article V.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Protocol.

DONE at Geneva, this twenty-ninth day of April one thousand nine hundred and fifty-eight.

Article IV

1. Les parties au présent Protocole peuvent également convenir d'un commun accord, dans le même délai de deux mois, de recourir à une procédure de conciliation avant d'en appeler à la Cour internationale de Justice.

2. La Commission de conciliation devra formuler ses recommandations dans les cinq mois suivant sa constitution. Si celles-ci ne sont pas acceptées par les parties au litige dans l'espace de deux mois après leur énoncé, chaque partie sera libre de saisir la Cour du différend par voie de requête.

Article V

Le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les Etats qui deviendront parties à l'une quelconque des conventions sur le droit de la mer adoptées par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et est, le cas échéant, soumis à ratification, conformément aux dispositions constitutionnelles des Etats signataires.

Article VI

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies informera tous les Etats qui deviennent parties à l'une quelconque des conventions sur le droit de la mer des signatures apposées au présent Protocole et du dépôt des instruments de ratification conformément à l'article V.

Article VII

L'original du présent Protocole, dont les textes chinois, anglais, français, russe et espagnol font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui en adressera des copies certifiées conformes à tous les Etats visés à l'article V.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Genève, le vingt-neuf avril mil neuf cent cinquante-huit.

Artikel IV

(1) Innerhalb derselben Frist von zwei Monaten können die Vertragsparteien dieses Protokolls vereinbaren, ein Vergleichsverfahren durchzuführen, ehe sie den Internationalen Gerichtshof anrufen.

(2) Die Vergleichskommission hat ihre Empfehlungen binnen fünf Monaten nach ihrer Errichtung abzugeben. Nehmen die Streitparteien diese Empfehlung nicht binnen zwei Monaten nach Abgabe an, so steht es jeder Partei frei, die Streitigkeit durch eine Klage beim Gerichtshof anhängig zu machen.

Artikel V

Dieses Protokoll liegt für alle Staaten, die Vertragspartei eines der von der Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen angenommenen Seerechts-Übereinkommens werden, zur Unterzeichnung auf und bedarf gegebenenfalls, je nach den Verfassungsbestimmungen der Unterzeichnerstaaten, der Ratifizierung.

Artikel VI

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen benachrichtigt alle Staaten, die Vertragspartei eines der Seerechts-Übereinkommen werden, von den Unterzeichnungen dieses Protokolls und von der Hinterlegung der Ratifikationsurkunden nach Artikel V.

Artikel VII

Die Urschrift dieses Protokolls, dessen chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, wird beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt; dieser übermittelt allen in Artikel V bezeichneten Staaten beglaubigte Abschriften.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Protokoll unterschrieben.

GESCHEHEN zu Genf am 29. April 1958.

Denkschrift

I. Allgemeines

Im Rahmen der Bemühungen um eine umfassende Kodifikation des Völkerrechts wurde bereits nach dem Ersten Weltkrieg der Versuch unternommen, die in Friedenszeiten geltenden Regeln des allgemeinen Seerechts zu kodifizieren. Auf Einladung des Völkerbundes tagte 1930 in Den Haag eine Konferenz, an der Vertreter von 48 Staaten teilnahmen. Zum Abschluß eines Übereinkommens kam es jedoch nicht.

Nach dem Zweiten Weltkrieg griffen die Vereinten Nationen das Thema erneut auf. In den Jahren 1949 bis 1956 erarbeitete die Völkerrechtskommission der Vereinten Nationen einen 73 Artikel umfassenden Entwurf einer Rechtsordnung der Hohen See und des Küstenmeeres und schuf damit die Diskussionsgrundlage für die von der Vollversammlung der Vereinten Nationen am 21. Februar 1957 einberufene Seerechtskonferenz. Diese Konferenz, auf der insgesamt 86 Staaten — darunter die Bundesrepublik Deutschland — vertreten waren, tagte vom 24. Februar bis zum 27. April 1958 in Genf. Das Übereinkommen über die Hohe See und das Fakultative Unterzeichnungsprotokoll über die obligatorische Beilegung von Streitigkeiten wurden am 29. April 1958 in Genf zur Unterzeichnung aufgelegt.

Die Bundesrepublik Deutschland hat das Übereinkommen und das Fakultative Unterzeichnungsprotokoll am 30. Oktober 1958 in New York unter dem Vorbehalt der Ratifikation unterzeichnet.

Das Übereinkommen über die Hohe See ist inzwischen für folgende Staaten in Kraft getreten:

Afghanistan	Nigeria
Albanien	Obervolta
Australien	Polen
Bulgarien	Portugal
Dänemark	Rumänien
Dominikanische Republik	Schweiz
Finnland	Senegal
Guatemala	Sierra Leone
Haiti	Sowjetunion
Indonesien	Ukraine
Israel	Weißrußland
Italien	Südafrika
Jamaika	Swasiland
Japan	Thailand
Jugoslawien	Trinidad und Tobago
Kambodscha	Tschechoslowakei
Kenia	Uganda
Madagaskar	Ungarn
Malaysia	Venezuela
Malawi	Vereinigtes Königreich
Mauritius	(mit Ausnahme der unter britischem Protektorat stehenden Staaten am Persischen Golf)
Mexiko	
Nepal	Vereinigte Staaten
Niederlande	Zentralafrikanische Republik

Das Fakultative Unterzeichnungsprotokoll über die obligatorische Beilegung von Streitigkeiten ist in Kraft getreten für folgende 10 Staaten:

Dänemark	Mauritius
Finnland	Niederlande
Haiti	Portugal
Jugoslawien	Schweden
Malta	Schweiz

Zu dem Übereinkommen über die Hohe See wurden bei der Unterzeichnung, Ratifikation oder beim Beitritt folgende Vorbehalte und Erklärungen abgegeben:

1. Zu Artikel 1

Indonesien

Die in dem Übereinkommen enthaltenen Ausdrücke „Küstenmeer“ und „innere Gewässer“ werden in bezug auf die Republik Indonesien nach Artikel 1 der Rechtsverordnung (Government Regulation in Lieu of an Act) Nr. 4 von 1960 (Staatsblatt 1960, Nr. 22) über indonesische Gewässer ausgelegt, einer Rechtsverordnung, die nach Artikel 1 des Gesetzes Nr. 1 von 1961 (Staatsblatt 1961, Nr. 3) über den Erlass aller vor dem 1. Januar 1961 verkündeten Notstandsgesetze und Rechtsverordnungen Gesetzeskraft erlangt hat und deren Artikel 1 wörtlich wie folgt lautet:

„Artikel 1

(1) Die indonesischen Gewässer bestehen aus dem Küstenmeer und den inneren Gewässern Indonesiens.

(2) Das indonesische Küstenmeer ist ein zwölf Seemeilen breiter Meeresstreifen, dessen äußere Grenze senkrecht zu den Basislinien oder Punkten auf den Basislinien gemessen wird, die aus geraden Verbindungslinien zwischen den äußersten Punkten der Niedrigwasserlinie der äußersten Inseln oder Inselteile bestehen, welche indonesisches Hoheitsgebiet sind; jedoch wird bei bis zu 24 Seemeilen breiten Meeresengen, an denen Indonesien nicht der einzige Küstenstaat ist, die äußere Grenze des indonesischen Küstenmeeres in der Mitte der Meerenge gezogen.

(3) Indonesische innere Gewässer sind alle Gewässer, die innerhalb der in Absatz 2 genannten Basislinien liegen.

(4) Eine Seemeile ist $\frac{1}{60}$ Breitengrad.“

Der indonesische Vorbehalt wurde zurückgewiesen von Australien, Dänemark, Israel, Japan, den Niederlanden, Thailand, dem Vereinigten Königreich und den Vereinigten Staaten.

2. Zu Artikel 2

Iran

Hinsichtlich der Worte „... kann kein Staat das Recht für sich in Anspruch nehmen, einen Teil

davon seiner Souveränität zu unterstellen" wird unterstellt, daß dieses Verbot nicht für den Festlandssockel gilt, für den Artikel 2 des Übereinkommens über den Festlandssockel maßgebend ist.

Zu den Artikeln 2, 3 und 4

Die iranische Regierung hält ihren Einwand der Überschreitung der Zuständigkeit aufrecht, den ihre Delegation auf der 12. Vollsitzung der Seerechtskonferenz am 24. April 1958 gegen die vom Fünften Ausschuß der Konferenz empfohlenen und in die genannten Artikel des Übereinkommens über die Hohe See aufgenommenen Bestimmungen geltend gemacht hat. Die iranische Regierung behält sich infolgedessen alle Rechte in bezug auf den Inhalt dieser Artikel vor, soweit er sich auf Staaten ohne Meeresküste bezieht.

Zu Artikel 2 Ziff. 3 und Artikel 26 Absatz 1 und 2

Die Anwendung dieser Bestimmungen über das Legen unterseeischer Kabel und Rohrleitungen bedarf der Genehmigung des Küstenstaates, soweit der Festlandssockel betroffen ist.

Die iranischen Vorbehalte wurden zurückgewiesen von: Australien, Israel, Japan, den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich und den Vereinigten Staaten. Dänemark wies lediglich den Vorbehalt zu Artikel 26 zurück.

3. Zu Artikel 9

Albanien

Die Regierung der Volksrepublik Albanien ist der Ansicht, daß nach den bekannten Völkerrechtsgrundsätzen alle einem Staat gehörende oder von ihm verwendete Staatsschiffe ohne Ausnahme nur der Hoheitsgewalt des Flaggenstaates unterstehen, gleichviel ob sie Handelszwecken dienen oder nicht.

Bulgarien

Die Regierung der Volksrepublik Bulgarien ist der Ansicht, daß der Völkerrechtsgrundsatz, wonach ein Schiff auf Hoher See nur der Hoheitsgewalt des Flaggenstaates untersteht, ohne Einschränkung für alle Staatsschiffe gilt.

Mexiko

Die Regierung von Mexiko macht einen ausdrücklichen Vorbehalt zu Artikel 9, da sie der Ansicht ist, daß Staatsschiffe, gleichviel welchen Zwecken sie dienen, Immunität genießen: sie kann daher nicht die Beschränkung in dem genannten Artikel annehmen, der bestimmt, daß nur einem Staat gehörende oder von ihm verwendete Schiffe, die im Staatsdienst stehen und nur anderen als Handelszwecken dienen, auf Hoher See Immunität von der Hoheitsgewalt anderer Staaten genießen.

Polen

Die Regierung der Polnischen Volksrepublik ist der Ansicht, daß die in Artikel 9 enthaltene Be-

stimmung für alle einem Staat gehörenden oder von ihm verwendeten Schiffe gilt.

Rumänien

Die Regierung der Rumänischen Volksrepublik ist der Ansicht, daß der Völkerrechtsgrundsatz, wonach ein Schiff auf Hoher See keiner Hoheitsgewalt außer der des Flaggenstaates untersteht, für alle Staatsschiffe ohne Rücksicht auf den Zweck gilt, für den sie verwendet werden.

Sowjetunion: Vorbehalt wie Bulgarien

Ukraine: Vorbehalt wie Bulgarien

Weißrußland: Vorbehalt wie Bulgarien

Tschechoslowakei

Die Regierung der tschechoslowakischen Republik ist der Ansicht, daß nach dem geltenden Völkerrecht auch Handelszwecken dienende Staatsschiffe auf Hoher See vollständige Immunität von der Hoheitsgewalt jedes anderen als des Flaggenstaates genießen.

Ungarn

Die Regierung der Ungarischen Volksrepublik ist der Ansicht, daß nach den allgemeinen Regeln des Völkerrechts einem Staat gehörende oder von ihm verwendete Schiffe, die im Staatsdienst stehen, gleichviel ob sie Handelszwecken dienen oder nicht, auf Hoher See die gleiche Immunität genießen wie Kriegsschiffe.

Alle diese Vorbehalte zu Artikel 9 werden zurückgewiesen von Australien, Dänemark, Israel, Japan, Madagaskar, den Niederlanden, Portugal (beschränkt auf den mexikanischen Vorbehalt), Thailand, dem Vereinigten Königreich und den Vereinigten Staaten.

4. Zu Artikel 15

Albanien

Die Regierung der Volksrepublik Albanien erklärt, daß die Definition der Seeräuberei, wie sie in dem Übereinkommen enthalten ist, nicht mit dem heutigen Völkerrecht im Einklang steht und nicht dazu dient, die Freiheit der Schifffahrt auf Hoher See zu gewährleisten.

Bulgarien

Die Regierung der Volksrepublik Bulgarien ist der Ansicht, daß die in dem Übereinkommen enthaltene Definition der Seeräuberei bestimmte Handlungen nicht erfaßt, die nach dem derzeitigen Völkerrecht als seeräuberische Handlungen gelten sollen und daß sie nicht dazu dient, die Freiheit der Schifffahrt auf internationalen Seewegen zu gewährleisten.

Polen

Die Regierung der Polnischen Volksrepublik ist der Ansicht, daß die Definition der Seeräuberei, wie sie in dem Übereinkommen enthalten ist, dem gegenwärtigen Stand des Völkerrechts in dieser Hinsicht nicht völlig entspricht.

Rumänien

Die Regierung der Rumänischen Volksrepublik ist der Ansicht, daß die Definition der Seeräuberei, wie sie in Artikel 15 des Übereinkommens über die Hohe See enthalten ist, bestimmte Handlungen nicht erfaßt, die nach dem derzeitigen Völkerrecht als seeräuberische Handlungen gelten sollten.

Sowjetunion

Erklärung wie Bulgarien.

Ukraine

Erklärung wie Bulgarien.

Weißrußland

Erklärung wie Bulgarien.

Tschechoslowakei

Die Regierung der tschechoslowakischen Republik stellt fest, daß der Begriff der Seeräuberei, wie er in dem Übereinkommen definiert ist, weder dem heutigen Völkerrecht noch dem Interesse der Gewährleistung der Freiheit der Schifffahrt auf Hoher See entspricht.

Ungarn

Die Regierung der Ungarischen Volksrepublik erklärt, daß die Definition der Seeräuberei, wie sie in dem Übereinkommen enthalten ist, nicht mit dem heutigen Völkerrecht in Einklang steht und nicht den allgemeinen Interessen der Freiheit der Schifffahrt auf Hoher See dient.

Die Niederlande und Thailand haben alle diese Erklärungen zum Begriff der Seeräuberei zurückgewiesen.

5. Zu Artikel 23

Indonesien: siehe Vorbehalt unter 1.

6. Zu Artikel 26

Iran: siehe Vorbehalt unter 2.

Zu dem Fakultativen Unterzeichnungsprotokoll über die obligatorische Beilegung von Streitigkeiten wurde anlässlich der Unterzeichnung folgende Erklärung abgegeben:

Kolumbien

Bei der Unterzeichnung des Fakultativen Protokolls behält sich die Delegation von Kolumbien die Verpflichtungen Kolumbiens aus allen früheren Übereinkünften über die friedliche Beilegung von Streitigkeiten vor, die Kolumbien bereits ratifiziert hat oder gegebenenfalls ratifizieren wird.

II. Besonderes

1. Das Übereinkommen über die Hohe See, das nach Annahme durch 22 Staaten am 30. September 1962 in Kraft getreten ist, stellt im wesentlichen eine Kodifikation des Völkergewohnheitsrechts dar.

Artikel 1 umschreibt die Hohe See als diejenigen Teile des Meeres, die nicht zum Küstenmeer oder zu den inneren Gewässern eines Staates gehören.

Artikel 2 enthält den herkömmlichen Grundsatz, der Meeresfreiheit, wonach die Hohe See dem Gemeingebrauch aller Staaten offensteht. Kein Staat ist berechtigt, Teile der Hohen See als seine Hoheitsgewässer zu beanspruchen. Jedem Staat steht das Recht der Nutzung der Hohen See zu. Dieses Recht ist nur insoweit beschränkt, als andere Staaten in der Nutzung des Meeres beeinträchtigt werden.

Artikel 3 behandelt das Recht der Staaten ohne eigene Meeresküste auf freien Zugang zum Meer. Die zwischen einem Binnenstaat und dem Meer gelegenen Staaten haben mit dem Binnenstaat auf der Grundlage der Gegenseitigkeit und in Übereinstimmung mit den geltenden internationalen Übereinkommen Vereinbarungen über den Durchgangsverkehr zu treffen.

Die Artikel 4 bis 23 behandeln die Schifffahrt auf der Hohen See.

Nach Artikel 4 sind alle Staaten — auch solche ohne Meeresküste — berechtigt, unter ihrer Flagge Schiffe fahren zu lassen. Jeder Staat hat nach Artikel 5 das Recht, die Bedingungen festzulegen, unter denen er Schiffe in seine Register einträgt und ihnen das Recht verleiht, seine Flagge zu führen. Es müssen jedoch zwischen Flaggenstaat und Schiff bestimmte Bindungen bestehen; der Flaggenstaat muß z. B. in Fragen der Verwaltung, der Technik und in sozialen Angelegenheiten effektive Kontrolle über das Schiff, das seine Flagge führt, ausüben.

Artikel 6 legt fest, daß Schiffe auf Hoher See, abgesehen von besonders geregelten Ausnahmefällen, allein der Hoheitsgewalt des Flaggenstaates unterliegen. Ein Flaggenwechsel während der Fahrt ist nur bei wirklicher Eigentumsübertragung oder neuer Registrierung gestattet. Ein Schiff darf nur die Flagge eines einzigen Staates führen, anderenfalls können dritte Staaten es als Schiff ohne Staatszugehörigkeit behandeln.

Die Frage, ob internationale Organisationen das Recht zur Führung einer eigenen Flagge haben, wurde von der Seerechtskonferenz offen gelassen. Artikel 7 stellt daher fest, daß die vorstehenden Bestimmungen Schiffe mit der Flagge einer zwischenstaatlichen Organisation nicht betreffen.

Artikel 8 behandelt die Immunität der Kriegsschiffe auf Hoher See. Die nicht für Handelszwecke eingesetzten Staatsschiffe sind nach Artikel 9 den Kriegsschiffen gleichgestellt. Staatshandelschiffe haben hingegen keine andere Rechtsstellung als alle übrigen Schiffe. Albanien, Bulgarien, Polen, Rumänien, die Sowjetunion, die Ukraine, Mexiko, Weißrußland, die Tschechoslowakei und Ungarn haben in einem Vorbehalt erklärt, nach ihrer Auffassung genossen sämtliche Staatsschiffe ohne Unterschied Immu-

nität. Die Bundesrepublik Deutschland wird, ebenso wie andere Staaten, bei der Ratifikation des Übereinkommens gegen den Vorbehalt dieser Staaten Einspruch erheben.

Artikel 10 regelt die Sicherheit der Schifffahrt auf der Hohen See. Hiernach ist jeder Staat verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die unter seiner Flagge fahrenden Schiffe den Anforderungen eines geordneten Seeverkehrs genügen und die allgemein anerkannten internationalen Regeln beachten. Die Bundesrepublik Deutschland wird bei der Ratifikation zu Artikel 10 Abs. 1 (b) eine Erklärung abgegeben, daß sie davon ausgeht, daß unter internationalen Übereinkommen über Arbeitsfragen diejenigen Übereinkommen zu verstehen sind, die für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft sind.

Artikel 11 behält die strafrechtliche und disziplinarische Verfolgung von Schiffszusammenstößen und anderen Zwischenfällen auf Hoher See den zuständigen Behörden des Flaggenstaates oder denen des Heimatstaates des Beschuldigten vor. Seemännische Befähigungszeugnisse dürfen allerdings nur von demjenigen Staat entzogen werden, der sie ausgestellt hat.

Artikel 12 enthält die allgemein anerkannten herkömmlichen Grundsätze des Seerechts über die gegenseitige Hilfeleistung auf See und die Einrichtung von Seenotrettungsdiensten.

Artikel 13 entspricht dem Sklaverei-Übereinkommen vom 25. September 1926 (RGBl. 1929 II 63), das im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und fast allen Vertragsstaaten wieder angewandt wird.

In den Artikeln 14 bis 21 sind die Völkerrechtsnormen über die Bekämpfung der Seeräuberei kodifiziert.

Artikel 14 verpflichtet die Staaten, bei der Unterdrückung der Seeräuberei außerhalb der nationalen Hoheitsgebiete zusammenzuwirken.

Artikel 15 definiert den Begriff der Seeräuberei. Handlungen, die an Bord des eigenen Fahrzeugs begangen werden, fallen nicht unter diesen Tatbestand.

Artikel 16 stellt seeräuberische Handlungen, die von einem Kriegsschiff, einem sonstigen Staatsschiff oder einem staatlichen Luftfahrzeug begangen werden, der von privaten Schiffen oder Luftfahrzeugen begangenen Seeräuberei gleich. Artikel 17 definiert, welche Schiffe und Luftfahrzeuge als Seeräuberfahrzeuge anzusehen sind.

Artikel 18 bestimmt, daß ein Fahrzeug dadurch, daß es zum Seeräuberfahrzeug wird, nicht ohne weiteres seine Staatsangehörigkeit verliert. Ob diese Rechtsfolge eintritt, bestimmt sich vielmehr nach den Gesetzen des Staates, dessen Flagge es führt.

Artikel 19 enthält Bestimmungen über die Aufbringung von Seeräuberfahrzeugen auf Hoher See. Die Gerichte des Staates, dessen Schiff das der Seeräuberei verdächtige Fahrzeug aufge-

bracht hat, haben über das Fahrzeug, die Ladung und die Bestrafung der Seeräuber zu befinden.

Artikel 20 verpflichtet den aufbringenden Staat zum Schadenersatz gegenüber dem Staat, dessen Schiff oder Luftfahrzeug ohne hinreichenden Grund als Seeräuberfahrzeug aufgebracht wurde. Das Recht, Seeräuberfahrzeuge aufzubringen, steht nach Artikel 21 nur Kriegsschiffen und Militärluftfahrzeugen sowie solchen staatlichen See- oder Luftfahrzeugen an, die dazu berechtigt sind.

Handelsschiffe fremder Nationalität dürften nach Artikel 22 nur angehalten werden, wenn begründeter Verdacht besteht, daß sie Seeräuberei oder Sklavenhandel treiben oder daß sie in Wirklichkeit dieselbe Staatszugehörigkeit wie das Kriegsschiff haben. Erweist sich der Verdacht als unbegründet, so ist Schadenersatz zu leisten.

Das im Völkergewohnheitsrecht anerkannte Institut der Nacheile zur See behandelt Artikel 23. Ein Staat kann ein Schiff, das gegen seine Rechtsordnung verstoßen hat, auf Hoher See verfolgen, wenn die Verfolgung des Schiffes bereits zu einem Zeitpunkt aufgenommen wurde, in dem sich das Schiff noch im Bereich der inneren Gewässer, des Küstenmeeres oder der Anschlußzone des betroffenen Küstenstaates befunden hat. Die Verfolgung muß ohne Unterbrechung durchgeführt werden, und kann überall auf der Hohen See und in der Anschlußzone anderer Staaten fortgesetzt werden, sie ist aber endgültig einzustellen, sobald das verfolgte Schiff in das Küstenmeer seines eigenen oder eines dritten Staates einläuft. Dieses Recht der Nacheile darf nur von staatlichen See- oder Luftfahrzeugen ausgeübt werden. Wird die Verfolgung durch ein Luftfahrzeug begonnen, so kann sie durch ein anderes Luftfahrzeug oder herbeigerufene Schiffe fortgeführt werden. Eine unberechtigte Verfolgung begründet eine Verpflichtung zum Schadenersatz.

Die Bestimmungen des Artikels 23 regeln auch einzelne bisher umstrittene Fragen des im übrigen allgemein grundsätzlich anerkannten Rechts der Nacheile, wie die Bestimmungen über den Beginn der Nacheile, die Regelung, daß sich die verfolgenden Fahrzeuge im Zeitpunkt, in dem sie das fremde Schiff zum Anhalten auffordern, nicht selbst innerhalb des Küstenmeeres oder der Anschlußzone zu befinden brauchen, und die Nacheile aus der Anschlußzone.

Artikel 24 und 25 enthalten Bestimmungen gegen eine Verunreinigung des Meeres. Die Staaten haben nach Artikel 24 Vorschriften zu erlassen, um die Ölverschmutzung der See zu verhindern. Artikel 25 verpflichtet die Staaten, geeignete Vorkehrungen gegen die radioaktive Verseuchung der See zu treffen und zu diesem Zweck sowie zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch andere schädliche Stoffe mit den zuständigen internationalen Organisationen zusammenzuarbeiten. In einer Resolution hat die Konferenz empfohlen, daß die Internationale Atomenergie-Behörde die Staaten bei der Kon-

trolle über die Versenkung radioaktiver Materialien in der See unterstützen und international annehmbare Normen ausarbeiten soll, um die radioaktive Verseuchung der Hohen See zu verhindern.

Artikel 26 berechtigt jeden Staat, auf dem Meeresboden unterseeische Kabel und Rohrleitungen zu legen, wobei bereits vorhandene unterseeische Leitungen nicht behindert werden dürfen. Dieses Recht besteht auch auf dem Festlandssockel; die besonderen Hoheitsrechte der Küstenstaaten über den Festlandssockel bleiben hiervon unberührt.

Artikel 27 verpflichtet jeden Staat, die vorsätzliche und fahrlässige Beschädigung unterseeischer Kabel und Rohrleitungen unter Strafe zu stellen, soweit die Taten von einem seine Flagge führenden Schiff oder einer seiner Hoheitsgewalt unterstehenden Person begangen werden. Hiervon ausgenommen sind Handlungen, die zur Rettung menschlichen Lebens oder von Schiffen begangen wurden.

Nach Artikel 28 sind die Staaten darüber hinaus verpflichtet, auf dem Gebiet des Zivilrechts die notwendigen gesetzgeberischen Maßnahmen zu treffen, damit Schadensersatzansprüche gegen seine Staatsangehörigen geltend gemacht werden können, wenn bei der Verlegung oder bei der Reparatur unterseeischer Kabel und Rohrleitungen andere Leitungen beschädigt werden.

Artikel 29 sieht vor, daß die Eigentümer von unterseeischen Leitungen die Schiffseigentümer zu entschädigen haben, die nachweislich Anker- oder Fischfanggeräte aufgeopfert haben, um eine Beschädigung einer unterseeischen Leitung zu verhindern.

Artikel 30 stellt klar, daß andere bereits bestehende internationale Vereinbarungen durch dieses Übereinkommen nicht berührt werden.

In den Artikeln 31 bis 37 folgen Bestimmungen über die Unterzeichnung, die Ratifikation, den Beitritt, den Zeitpunkt des Inkrafttretens sowie über die Revision des Übereinkommens. Für die Bundesrepublik Deutschland wird das Übereinkommen nach Artikel 34 Abs. 2 am dreißigsten Tage nach Hinterlegung der deutschen Ratifikationsurkunde in Kraft treten.

2. Fakultatives Unterzeichnungsprotokoll über die obligatorische Beilegung von Streitigkeiten

In Anbetracht der Tatsache, daß in den Seerechtsübereinkommen teilweise neues Recht normiert worden ist und sich bei manchen Bestimmungen Auslegungsschwierigkeiten ergeben könnten, hat das Problem der Beilegung von Streitigkeiten besondere Bedeutung. Von der deutschen Delegation unterstützte Vorschläge, für das gesamte Seerecht oder wenigstens für einzelne Komplexe eine obligatorische Gerichtsbarkeit zu begründen,

finden auf der Seerechtskonferenz nicht die erforderliche Mehrheit. Als Kompromiß wurden die Bestimmungen über die Beilegung von Streitigkeiten zum Gegenstand eines besonderen Protokolls gemacht, das nur diejenigen Staaten binden soll, die es gesondert annehmen.

Artikel I des Protokolls sieht vor, daß Streitigkeiten über die Auslegung oder die Anwendung eines der am 29. April 1958 zur Unterzeichnung aufgelegten vier Seerechtsübereinkommen der obligatorischen Gerichtsbarkeit des Internationalen Gerichtshofs unterliegen und diesem daher auf Antrag jeder an der Streitigkeit beteiligten Partei unterbreitet werden können.

Nach Artikel II fallen alle Bestimmungen der vier Seerechts-Übereinkommen unter diese Regelung mit Ausnahme einzelner Bestimmungen des Übereinkommens über die Fischerei und die Erhaltung der lebenden Schätze der Hohen See, für die ein besonderes Verfahren im Übereinkommen selbst vorgesehen ist.

Artikel III stellt es den Parteien frei, sich gegebenenfalls auf ein besonderes Schiedsgericht zu einigen.

Nach Artikel IV können die Parteien ferner vereinbaren, zunächst ein Vergleichsverfahren durchzuführen. Falls dieses Verfahren scheitert und die Empfehlungen der Vergleichskommission nicht innerhalb einer bestimmten Frist angenommen werden, kann die Streitigkeit beim Internationalen Gerichtshof anhängig gemacht werden.

Die Artikel V bis VIII enthalten die üblichen Schlußklauseln. Eine besondere Bestimmung über den Zeitpunkt des Inkrafttretens fehlt, weil das Protokoll als akzessorisches Instrument jeweils zusammen mit dem Inkrafttreten der einzelnen Übereinkommen für die Vertragsparteien wirksam wird. Für die Bundesrepublik Deutschland wird das Protokoll mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens über die Hohe See für alle Streitigkeiten über die Auslegung oder die Anwendung dieses Übereinkommens wirksam.

Die Bundesrepublik Deutschland ist weder Mitglied der Vereinten Nationen noch Vertragspartei des Statuts des Internationalen Gerichtshofs. Um die Verpflichtung aus dem Protokoll erfüllen zu können, ist es daher nach Artikel 35 Abs. 2 des Statuts des Internationalen Gerichtshofs und der Entschließung des Sicherheitsrates vom 15. Oktober 1946 („Bedingungen, unter welchen Staaten, die nicht Parteien des Statuts sind, Zutritt zu dem Gerichtshof erhalten“) erforderlich, daß die Bundesrepublik Deutschland dem Internationalen Gerichtshof gegenüber eine Erklärung abgibt, in der sie die Zuständigkeit des Gerichtshofs für die in dem Protokoll genannten Streitfälle anerkennt und sich verpflichtet, die Entscheidungen des Gerichtshofs bona fide auszuführen.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. Zu Artikel 2

- a) In Artikel 2 Abs. 1 sind hinter dem Wort „Rechtsverordnung“ die Worte „mit Zustimmung des Bundesrates“ einzufügen.

Begründung

Durch das Dritte Gesetz zur Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes vom 15. August 1967 (Bundesgesetzbl. I S. 909), das sog. „Küstengewässergesetz“, sind die Reinhaltvorschriften, die bisher nur für die Gewässer im Binnenland galten, auf die Küstengewässer ausgedehnt worden. Infolgedessen bestimmen die Wasserbehörden der Küstenländer, welche Stoffe in das Meer bis zur sog. „Dreimeilenzone“ nicht eingebracht werden dürfen. Um ein einheitliches Vorgehen in diesem Teil des Meeres und der daran anschließenden „Hohen See“ zu gewährleisten, müssen die Länder beim Erlass der in Artikel 2 vorgesehenen Verordnungen mitwirken können.

- b) Im weiteren Gesetzgebungsverfahren bedarf Artikel 2 Abs. 1 einer Ergänzung, durch die die Bundesregierung ermächtigt wird, Vorschriften zur Durchführung der nach Absatz 1 ergehenden Rechtsvorschriften zu erlassen. Die gegenwärtige Fassung ermächtigt nur zum Erlass materieller Rechtsvorschriften. Wie aus Artikel 2 Abs. 2 hervorgeht, sind darüber hinaus aber auch Vorschriften über die verfahrensrechtliche Durchführung erforderlich.
- c) Im weiteren Gesetzgebungsverfahren sollte geprüft werden, was unter den Begriff „Amtshandlungen auf Grund dieses Gesetzes“ fallen soll. Verwaltungsmaßnahmen zum Vollzug materieller Regelungen können nach dem Zustimmungsgesetz und dem Übereinkommen wohl nur im Rahmen der nach Artikel 2 Abs. 1 ergehenden Rechtsverordnungen getroffen werden. Insoweit enthält Artikel 2 Abs. 3 Satz 1 aber eine gesonderte Ermächtigung für die Gebührenerhebung. Sollte an weitere Amtshandlungen zum Vollzug dieses Gesetzes gedacht sein, so bedürfte es dazu gesonderter Ermächtigungen im Zustimmungsgesetz. Damit würde zugleich der Kreis der Amtshandlungen konkretisiert, für den die Ermächtigung in Artikel 2 Abs. 3 Satz 2 zum Erlass einer Rechtsverordnung über die Gebührenbestimmung gelten soll. Ohne eine solche Konkretisierung bestehen gegen die Ermächtigung in Artikel 2 Abs. 3 Satz 2 verfassungsrechtliche Bedenken aus Artikel 80 Abs. 1 Satz 2 GG.

2. Zu Artikel 2 und 3

In Artikel 2 Abs. 1 sind die Worte „a) von Bord von Schiffen“ bis „Festlandsockel der Bundesrepublik Deutschland“ zu streichen,

Artikel 3 ist als Strafvorschrift auszugestalten.

Begründung

Zu Artikel 3

Nach der amtlichen Begründung ist von der Schaffung einer — im Hinblick auf die große Bedeutung des Problems der Umweltverschmutzung naheliegenden — Strafvorschrift abgesehen worden, weil „eine ausreichend genaue Feststellung der Voraussetzungen für die Strafbarkeit von Verstößen zur Zeit noch nicht möglich ist“. Mit dem Wort „Feststellung“ kann die Tatbestandsfeststellung im Ahndungsverfahren nicht gemeint sein, da auch die Festsetzung einer Geldbuße im Bußgeldverfahren den vollen Tatnachweis erfordert. Ist aber die Bestimmung der gesetzlichen Voraussetzungen der Ahndung, also die Konkretisierung des Ahndungstatbestands, gemeint, so ist der Begründung entgegenzuhalten, daß Artikel 103 Abs. 2 GG nicht nur für Straftaten, sondern auch für Ordnungswidrigkeiten gilt (vgl. Goehler, OWiG, 2. Auflage, Anm. 4 vor § 1). Wenn es möglich ist, die gesetzlichen Voraussetzungen für die Festsetzung von Geldbußen hinreichend konkret zu bestimmen, so muß demnach auch die Schaffung eines Straftatbestands möglich sein.

Zu Artikel 2 Abs. 1

Die in dem Gesetzentwurf vorgesehene Beschränkung des Tatbestands erscheint aus der Sicht des Ahndungsrechts nicht erforderlich:

- a) Auf der Basis des Entwurfs, der Verstöße gegen die nach Artikel 2 erlassenen Vorschriften als Ordnungswidrigkeiten einstufen will, ist auf § 4 OWiG hinzuweisen, wonach eine Ordnungswidrigkeit mangels anderweitiger Bestimmung ohnehin nur geahndet werden kann, wenn sie im Geltungsbereich des OWiG begangen worden ist.

Ob die nach der amtlichen Begründung beabsichtigte Verknüpfung mit dem Geltungsbereich des Vertragsgesetzes erreicht wird, erscheint im übrigen zweifelhaft, soweit Handlungen von in Deutschland beladenen Schiffen aus erfaßt werden sollen. Diese Klausel dehnt die Anwendbarkeit der vorgesehenen Vorschriften gerade über den räumlichen Geltungsbereich des deutschen Rechts hinaus aus,

indem sie ein bestimmtes Verhalten auf fremden Schiffen, welche sich auf hoher See (vgl. Artikel 1 des Übereinkommens) befinden, verbietet und als andere Bestimmung i. S. des § 4 Abs. 1 OWiG eine Ahndung von Verstößen gegen das Verbot ermöglicht.

- b) Nach der amtlichen Begründung wird die Ausgestaltung der Ahndungsnorm als bloße Ordnungswidrigkeit nur im Hinblick auf die zur Zeit vorhandenen Gegebenheiten vorgeschlagen. Artikel 2 ist daher auch unter dem Aspekt einer späteren Umwandlung des Artikels 3 in einen Straftatbestand zu prüfen. Dabei ergibt sich folgendes:

Einerseits kann der deutsche Gesetzgeber einem deutschen Staatsangehörigen vorschreiben, bestimmte Handlungen auch außerhalb seines Hoheitsgebiets nicht zu begehen, mit der Folge, daß Verstöße dagegen grundsätzlich strafbar sind (vgl. § 3 StGB). Andererseits wäre auch ohne die in Artikel 2 vorgesehene Beschränkung die Tat eines Ausländers außerhalb der angegebenen Tatorte nur unter den engen Voraussetzungen des § 4 Abs. 2 StGB möglich. Die Notwendigkeit der vorgesehenen tatbestandsmäßigen Beschränkung ist daher nicht einzusehen. Auch in sonstigen Ver-

botsnormen wird nicht darauf hingewiesen, für welchen territorialen Bereich sie gelten. Im übrigen hätte die Fassung des Artikels 2 i. d. F. des Entwurfs den Nachteil, daß eine Ahndung von Verstößen gegen entsprechende Verbote anderer Vertragsstaaten nicht möglich wäre, wenn ein Deutscher sie begangen hätte und sich im Zeitpunkt der Verfolgung im Inland aufhielte oder wenn ein Fall des § 4 Abs. 2 Nr. 3 StGB vorläge. Das würde auch für die Zeit nach dem Inkrafttreten des Zweiten Gesetzes zur Reform des Strafrechts gelten (vgl. § 7 Abs. 2 StGB i. d. F. dieses Gesetzes).

Geht man von der in der amtlichen Begründung behaupteten Notwendigkeit der Verknüpfung mit dem Geltungsbereich des Gesetzes aus, so ist es auch in diesem Zusammenhang zweifelhaft, ob die Tatsache, daß ein Schiff im Geltungsbereich des Vertragsgesetzes beladen worden ist, als Anknüpfungspunkt für die Einbeziehung solcher Schiffe in den Tatbestand gewählt werden sollte. Wird die Tat von einem fremden Schiff aus auf hoher See begangen, so bleibt sie trotz der vorgesehenen Klausel eine Auslandstat, für die unabhängig von der Ausgestaltung des Artikels 2 die Strafanwendungsnormen des Strafgesetzbuchs gelten.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

1. Zu Artikel 2

- a) Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu:

Es handelt sich um eine Verordnung, für die das Grundgesetz eine Zustimmung des Bundesrates nicht vorschreibt. Die Bundesregierung hält es auch nicht für erforderlich, die Zustimmungsbedürftigkeit dieser Rechtsverordnung zu konstituieren, weil ein einheitliches Vorgehen in den Küstengewässern und der sich anschließenden Hohen See im Interesse des Bundes selbst liegt. Der Bund wird von sich aus bei der Vorbereitung der Rechtsverordnung die von den Ländern zum Schutz der Küstengewässer auf Grund des Wasserhaushaltsgesetzes in der Fassung vom 15. August 1967 (Bundesgesetzbl. I S. 909) getroffenen Maßnahmen berücksichtigen. Er ist darauf angewiesen, daß die Länder ihrerseits bei der Reinhaltung der Küstengewässer die für die Hohe See erlassenen Vorschriften in Rechnung stellen. Damit erscheint eine Einschaltung des Bundesrates zur Wahrung von Interessen einzelner Länder auch sachlich nicht geboten.

Im Hinblick auf den Vorschlag des Bundesrates, Artikel 3 als Strafvorschrift auszugestalten, schlägt die Bundesregierung vor, in Artikel 2 Abs. 1 zwischen die Worte „bestimmen“ und „Voraussetzungen“ die Worte „nachteilige Veränderungen ausschließenden“ einzufügen. Die Begründung ergibt sich aus den Bemerkungen unter 2. „Zu Artikel 2 und 3“ Buchstabe b.

- b) Die mit der Durchführung der Rechtsverordnung verbundenen verfahrensrechtlichen Fragen lassen sich auch in allgemeinen Verwaltungsvorschriften regeln. Es bedarf daher keiner Ergänzung der Verordnungsermächtigung in Artikel 2 Abs. 1.
- c) Um den Bedenken des Bundesrates Rechnung zu tragen, schlägt die Bundesregierung vor, in Artikel 2 Abs. 3 Satz 1 die Worte „dieses Gesetzes und“ zu streichen.

2. Zu Artikel 2 und 3

- a) Der Anregung des Bundesrates, in Artikel 2 Abs. 1 die Worte „a) von Bord von Seeschiffen“ bis „Festlandsockel der Bundesrepublik Deutschland“ zu streichen, kann nicht gefolgt werden.

Der Bundesrat hat sich auf eine Stellungnahme aus strafrechtlicher Sicht beschränkt.

Obgleich auch diese Ausführungen nach Auffassung der Bundesregierung nicht in allen Punkten zutreffen, kommt es hier nicht in erster Linie auf strafrechtliche Würdigung an.

Selbst wenn aus strafrechtlicher Sicht die Beschränkung des Tatbestandes nicht erforderlich wäre, kann auf sie aus öffentlich-rechtlichen und völkerrechtlichen Gründen nicht verzichtet werden. Um die Kontrolle von Ladung, Ladungspapieren und Versenkungsvorhaben auch im Inland durchführen, ggf. auch die Ausreise verhindern zu können, müssen Schiffe unter fremder Flagge ausdrücklich genannt werden. Die Rechtsverordnung wird Vorschriften enthalten müssen, die eine effektive Überwachung sicherstellen. Ohne ausdrückliche Erwähnung wäre die Zugriffsmöglichkeit gegenüber ausländischen Schiffen zweifelhaft. Aus diesem Grunde finden sich entsprechende Vorschriften in vergleichbaren Regelungen [z. B. § 14 Abs. 2 der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter vom 4. Januar 1960 i. d. F. der Verordnung vom 14. Juni 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 429)]. Die Schiffe unter der Bundesflagge müssen hier wegen der notwendigen Abgrenzung erwähnt werden.

Die Erstreckung auf Anlagen im Bereich des deutschen Festlandsockels ist wegen der für die Bundesrepublik Deutschland nach Völkergewohnheitsrecht bestehenden Verpflichtung, wie sie in der Genfer Konvention über den Festlandsockel vom 29. April 1958 (Artikel 5 Abs. 7) ihren Niederschlag gefunden hat, erforderlich.

- b) Dem Vorschlag des Bundesrates wird insoweit gefolgt, als neben Artikel 3 zusätzlich die Einfügung folgender Strafvorschrift vorgeschlagen wird:

„Artikel 2 a

(1) Wer einen in einer nach Artikel 2 erlassenen Rechtsverordnung bezeichneten Stoff unter anderen als in der Rechtsverordnung bezeichneten Voraussetzungen in der Hohen See versenkt, dort dem Meerwasser beimengt oder auf andere Weise beseitigt und dadurch nicht nur vorübergehend das Meerwasser schädlich verunreinigt oder sonst dessen physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit nachteilig verändert, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Handelt der Täter gegen Entgelt oder in der Absicht, sich oder einen anderen zu be-

reichern oder einen anderen zu schädigen, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren.“

Die Bundesregierung schließt sich der Auffassung des Bundesrates an, daß bestimmte Verstöße gegen dieses Gesetz auch strafrechtlich geahndet werden sollten. Sie hält allerdings daneben für weniger schwerwiegende Verstöße die Beibehaltung von Artikel 3 für erforderlich. Der Straftatbestand ist dem § 38

des Wasserhaushaltsgesetzes in der Fassung des Entwurfs eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes (BR-Drucksache 411/71) soweit wie möglich nachgebildet. Um verfassungsrechtliche Bedenken gegen die Bestimmtheit der auf eine Rechtsverordnung verweisenden Strafandrohung auszuschließen, ist die Ermächtigung in Artikel 1 Abs. 1 durch die Einfügung der Worte „nachteilige Veränderungen ausschließenden“ noch weiter präzisiert worden.