

Internationales Übereinkommen über die Hohe See

Abgeschlossen in Genf am 29. April 1958

Von der Bundesversammlung genehmigt am 14. Dezember 1965²

Schweizerische Ratifikationsurkunde hinterlegt am 18. Mai 1966

In Kraft getreten für die Schweiz am 17. Juni 1966

(Stand am 14. April 2010)

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens,

vom Wunsche geleitet, die Regeln des Völkerrechts über die Hohe See zu kodifizieren,

in der Erkenntnis, dass durch die nachstehenden Bestimmungen, die von der in Genf vom 24. Februar bis 27. April 1958 abgehaltenen Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen angenommen wurden, im wesentlichen im Völkerrecht geltende Grundsätze deklaratorisch festgestellt werden,

haben folgendes vereinbart:

Art. 1

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

Art. 2

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

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

Diese sowie die anderen nach den allgemeinen Grundsätzen des Völkerrechts anerkannten Freiheiten werden von jedem Staat unter angemessener Berücksichtigung des Interesses ausgeübt, das die anderen Staaten an der Freiheit der Hohen See haben.

AS 1966 986; BBl 1965 II 1

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

² Art. 1 Abs. 1 Bst. b des BB vom 14. Dez. 1965 (AS 1966 973).

Art. 3

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

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

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

Art. 4

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

Art. 5

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

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

Art. 6

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

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

Art. 7

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

Art. 8

1. Kriegsschiffe geniessen auf Hoher See vollständige Immunität von der Hoheitsgewalt jedes anderen Staates als des Flaggenstaates.

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

Art. 9

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

Art. 10

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

- a. die Verwendung von Signalen, die Aufrechterhaltung von Nachrichtenverbindungen und die Verhütung von Zusammenstössen;
- b. die Bemannung der Schiffe und die Arbeitsbedingungen der Besatzungen, unter Berücksichtigung der einschlägigen internationalen Übereinkünfte über Arbeitsfragen;
- c. den Bau, die Ausrüstung und die Seetüchtigkeit der Schiffe.

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

Art. 11

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

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

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

Art. 12

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

- a. jeder Person, die auf See in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten;
- b. Personen in Seenot so schnell wie möglich zu Hilfe zu eilen, wenn er von ihrem Hilfsbedürfnis Kenntnis erhält, soweit diese Handlung von ihm vernünftigerweise erwartet werden kann;
- c. nach einem Zusammenstoss dem anderen Schiff, dessen Besatzung und dessen Passagieren Hilfe zu leisten und diesem Schiff nach Möglichkeit den Namen seines eigenen Schiffes, des Registerhafens und des nächsten Hafens, den es anlaufen wird, mitzuteilen.

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

Art. 13

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

Art. 14

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

Art. 15

Als Seeräuberei gelten folgende Handlungen:

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

Art. 16

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

Art. 17

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

Art. 18

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

Art. 19

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

Art. 20

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

Art. 21

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

Art. 22

1. Abgesehen von Fällen, in denen ein Einschreiten auf einer vertraglich eingeräumten Befugnis beruht, darf ein Kriegsschiff, das einem fremden Handelsschiff auf Hoher See begegnet, dieses nur anhalten, wenn ein ernstlicher Grund zur Annahme besteht:

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

2. In den unter Buchstaben a, b und c vorgesehenen Fällen kann das Kriegsschiff die Berechtigung zur Flaggenführung überprüfen. Zu diesem Zweck kann es ein Boot unter dem Kommando eines Offiziers zu dem verdächtigten Schiff entsenden. Bleibt der Verdacht nach Prüfung der Schiffspapiere bestehen, so kann das Kriegsschiff eine weitere Untersuchung an Bord des Schiffes vornehmen, die so rücksichtsvoll wie möglich durchzuführen ist.

3. Erweist sich der Verdacht als unbegründet und hat das angehaltene Schiff keine den Verdacht rechtfertigende Handlung begangen, so ist ihm jeder Verlust oder Schaden zu ersetzen.

Art. 23

1. Die Nacheile nach einem fremden Schiff kann vorgenommen werden, wenn die zuständigen Behörden des Küstenstaates guten Grund zur Annahme haben, dass das Schiff die Gesetze und Vorschriften dieses Staates verletzt hat. Die Nacheile muss beginnen, solange sich das fremde Schiff oder eines seiner Boote innerhalb der inneren Gewässer des Küstenmeeres oder der Anschlusszone des nacheilenden Staates befindet und darf ausserhalb des Küstenmeeres oder der Anschlusszone nur dann fortgesetzt werden, wenn sie nicht unterbrochen wurde. Fordert ein Schiff ein innerhalb des Küstenmeeres oder der Anschlusszone fahrendes fremdes Schiff zum Anhalten auf, so braucht es sich im Zeitpunkt, in dem das fremde Schiff diese Aufforderung erhält, nicht selbst innerhalb des Küstenmeeres oder der Anschlusszone zu befinden. Befindet sich das fremde Schiff innerhalb einer Anschlusszone, wie sie in Artikel 24 des Übereinkommens über das Küstenmeer und die Anschlusszone³ definiert ist, so darf die Nacheile nur wegen einer Verletzung der Rechte vorgenommen werden, zu deren Schutz die Zone errichtet wurde.

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

3. Die Nacheile gilt erst dann als begonnen, wenn sich das nacheilende Schiff durch die ihm zur Verfügung stehenden geeigneten Mittel davon überzeugt hat, dass das verfolgte Schiff oder eines seiner Boote oder andere im Verband arbeitende Fahrzeuge, die das verfolgte Schiff als Mutterschiff benützen, sich innerhalb des Küstenmeeres oder gegebenenfalls der Anschlusszone befinden. Die Nacheile darf erst begonnen werden, nachdem ein Sicht- oder Schallsignal zum Anhalten aus einer Entfernung gegeben wurde, in der es vom betreffenden Schiff gesehen oder gehört werden kann.

4. Das Recht der Nacheile darf nur von Kriegsschiffen oder Militärluftfahrzeugen oder anderen im Staatsdienst stehenden Schiffen oder Luftfahrzeugen ausgeübt werden, die hierzu besonders befugt sind.

5. Im Fall einer Nacheile durch ein Luftfahrzeug

- a. finden die Absätze 1 bis 3 sinngemäss Anwendung;
- b. muss das Luftfahrzeug, welches das Schiff zum Anhalten auffordert, dieses solange selbst verfolgen, bis ein von ihm herbeigerufenes Schiff oder Luftfahrzeug des Küstenstaates an Ort und Stelle eintrifft, um die Nacheile fortzusetzen, es sei denn, dass das Luftfahrzeug selbst das Schiff anhalten kann. Um das Anhalten eines Schiffes auf Hoher See zu rechtfertigen, genügt es nicht, dass dieses von einem Luftfahrzeug bei einer Gesetzesverletzung gesichtet oder einer solchen verdächtigt wurde, wenn es nicht vom Luftfahrzeug selbst oder anderen Luftfahrzeugen oder Schiffen, welche die Nacheile ohne Unterbrechung fortsetzen, sowohl zum Anhalten aufgefordert als auch verfolgt wurde.

³ SR 0.747.305.11

6. Die Freigabe eines Schiffes, das im Hoheitsbereich eines Staates angehalten und zwecks Untersuchung durch die zuständigen Behörden in einen Hafen dieses Staates geleitet wurde, kann nicht allein aus dem Grunde gefordert werden, dass das Schiff, weil die Umstände dies erforderlich machten, auf seiner Fahrt über einen Teil der Hohen See geleitet wurde.

7. Wurde ein Schiff auf Hoher See unter Umständen angehalten oder beschlagnahmt, welche die Ausübung des Rechts der Nacheile nicht rechtfertigen, so ist ihm jeder Verlust oder Schaden zu ersetzen.

Art. 24

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

Art. 25

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

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

Art. 26

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

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

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

Art. 27

Jeder Staat hat die erforderlichen gesetzgeberischen Massnahmen zu treffen, damit jede vorsätzliche oder fahrlässige Unterbrechung oder Beschädigung eines unterseeischen Kabels auf Hoher See durch ein seine Flagge führendes Schiff oder durch eine seiner Hoheitsgewalt unterstehende Person, soweit dadurch die Telegrafener oder Telefonverbindungen unterbrochen oder gestört werden könnten, sowie jede

unter denselben Umständen erfolgte Unterbrechung oder Beschädigung unterseeischer Hochspannungsleitungen oder Rohrleitungen, eine strafbare Handlung darstellt. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn die Unterbrechung oder Beschädigung von Personen verursacht wurde, die lediglich das rechtmässige Ziel verfolgten, ihr Leben oder die Sicherheit des Schiffes zu schützen, nachdem sie alle erforderlichen Vorsichtsmassnahmen getroffen hatten, um eine derartige Unterbrechung oder Beschädigung zu vermeiden.

Art. 28

Jeder Staat hat die erforderlichen gesetzgeberischen Massnahmen zu treffen, damit die seiner Hoheitsgewalt unterstehenden Personen, die Eigentümer einer in Hoher See gelegenen Kabels oder einer Rohrleitung sind und beim Legen oder bei der Reparatur eines solchen Kabels oder einer solchen Rohrleitung die Unterbrechung oder Beschädigung eines anderen Kabels oder einer anderen Rohrleitung verursachen, die dadurch entstandenen Reparaturkosten tragen.

Art. 29

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

Art. 30

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

Art. 31

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

Art. 32

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

Art. 33

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

Art. 34

1. Dieses Übereinkommen tritt am dreissigsten Tage nach dem Tag der Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen in Kraft.

2. Für jeden Staat, der das Übereinkommen nach der Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde ratifiziert oder ihm beitrifft, tritt das Übereinkommen am dreissigsten Tage nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Art. 35

1. Nach Ablauf von fünf Jahren, vom Tage des Inkrafttretens dieses Übereinkommens an gerechnet, kann jede Vertragspartei durch eine an den Generalsekretär gerichtete schriftliche Notifikation jederzeit einen Antrag auf Revision dieses Übereinkommens stellen.

2. Die Generalversammlung der Vereinten Nationen entscheidet über die in bezug auf diesen Antrag gegebenenfalls zu treffenden Massnahmen.

Art. 36

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

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

Art. 37

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

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

Geschehen zu Genf, am neunundzwanzigsten April neunzehnhundertachtundfünfzig.

(Es folgen die Unterschriften)

Geltungsbereich am 14. April 2010⁴

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolge- erklärung (N)	Inkrafttreten
Afghanistan	28. April 1959	30. September 1962
Albanien*	7. Dezember 1964 B	6. Januar 1965
Australien**	14. Mai 1963	13. Juni 1963
Belarus*	27. Februar 1961	30. September 1962
Belgien	6. Januar 1972 B	5. Februar 1972
Bosnien und Herzegowina	1. September 1993 N	6. März 1992
Bulgarien*	31. August 1962	30. September 1962
Burkina Faso	4. Oktober 1965 B	3. November 1965
Costa Rica	16. Februar 1972	17. März 1972
Dänemark**	26. September 1968	26. Oktober 1968
Deutschland**	26. Juli 1973	25. August 1973
Dominikanische Republik	11. August 1964	10. September 1964
Fidschi**	25. März 1971	10. Oktober 1970
Finnland	16. Februar 1965	18. März 1965
Guatemala	27. November 1961	30. September 1962
Haiti	29. März 1960	30. September 1962
Indonesien*	10. August 1961	30. September 1962
Israel**	6. September 1961	30. September 1962
Italien	17. Dezember 1964 B	16. Januar 1965
Jamaika	8. Oktober 1965	30. September 1962
Japan**	10. Juni 1968 B	10. Juli 1968
Kambodscha	18. März 1960 B	30. September 1962
Kenia	20. Juni 1969 B	20. Juli 1969
Kroatien	3. August 1992 N	8. Oktober 1991
Lesotho	23. Oktober 1973	4. Oktober 1966
Lettland	17. November 1992 B	17. Dezember 1992
Madagaskar**	31. Juli 1962 B	30. September 1962
Malawi	3. November 1965 B	3. Dezember 1965
Malaysia	21. Dezember 1960 B	30. September 1962
Mauritius	5. Oktober 1970	12. März 1968
Mexiko*	2. August 1966 B	1. September 1966
Mongolei*	15. Oktober 1976 B	14. November 1976
Montenegro	23. Oktober 2006 N	3. Juni 2006
Nepal	28. Dezember 1962	27. Januar 1963
Niederlande** a	18. Februar 1966	20. März 1966
Nigeria	26. Juni 1961	30. September 1962
Österreich	10. Januar 1974	9. Februar 1974
Polen*	29. Juni 1962	30. September 1962
Portugal**	8. Januar 1963	7. Februar 1963

⁴ Eine aktualisierte Fassung des Geltungsbereiches findet sich auf der Internetseite des EDA (<http://www.eda.admin.ch/vertraege>).

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolge- erklärung (N)	Inkrafttreten
Rumänien*	12. Dezember 1961	30. September 1962
Russland*	6. Juli 1992	25. Juni 1991
Salomoninseln	3. September 1981	7. Juli 1978
Schweiz	18. Mai 1966	17. Juni 1966
Senegal	25. April 1961 B	30. September 1962
Serbien	12. März 2001 N	27. April 1992
Sierra Leone	13. März 1962	30. September 1962
Slowakei*	28. Mai 1993 N	1. Januar 1993
Slowenien	6. Juli 1992 N	25. Juni 1991
Spanien*	25. Februar 1971 B	27. März 1971
Südafrika	9. April 1963 B	9. Mai 1963
Swasiland	16. Oktober 1970 B	15. November 1970
Thailand**	2. Juli 1968	1. August 1968
Tonga	29. Juni 1971	4. Juni 1971
Trinidad und Tobago	11. April 1966	30. September 1962
Tschechische Republik*	22. Februar 1993 N	1. Januar 1993
Uganda	14. September 1964 B	14. Oktober 1964
Ukraine*	12. Januar 1961	30. September 1962
Ungarn*	6. Dezember 1961	30. September 1962
Venezuela	15. August 1961	30. September 1962
Vereinigte Staaten**	12. April 1961	30. September 1962
Vereinigtes Königreich* **	14. März 1960	30. September 1962
Zentralafrikanische Republik	15. Oktober 1962 B	14. November 1962
Zypern	23. Mai 1988 B	22. Juni 1988

* Vorbehalte und Erklärungen.

** Einwendungen.

Die Vorbehalte, Erklärungen und Einwendungen werden in der AS nicht veröffentlicht.

Die französischen und englischen Texte können auf der Internetseite der Vereinten Nationen: <http://untreaty.un.org/> eingesehen oder bei der Direktion für Völkerrecht, Sektion Staatsverträge, 3003 Bern, bezogen werden.

^a Gilt nur für das Königreich in Europa.