

Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente (Haager-Visby Regeln)

Abgeschlossen in Brüssel am 25. August 1924 (Haager Regeln) und am 23. Februar 1968 bzw. am 21. Dezember 1979 (Visby-Regeln)

Art. 1

In diesem Übereinkommen werden die folgenden Worte in dem nachstehend angegebenen Sinne gebraucht:

- a) Das Wort „Unternehmer“ umfasst den Schiffseigentümer oder den Charterer, der mit einem Betrachter einen Frachtvertrag eingeht.
- b) Das Wort „Frachtvertrag“ bezeichnet nur solche Frachtverträge, über die ein Konnossement oder ein gleichartiger Titel für die Beförderung von Gütern zur See ausgestellt ist: dazu gehören die auf Grund oder in Verfolg einer Chartepartie ausgestellten Konnossemente und gleichartigen Titel von dem Zeitpunkt ab, in dem sie für das Rechtsverhältnis zwischen dem Unternehmer und dem Inhaber des Konnossements maßgebend geworden sind.
- c) Das Wort „Güter“ umfasst Güter, Gegenstände, Waren und Artikel jeglicher Art mit Ausnahme von lebenden Tieren und der im Frachtvertrag als Deckladung bezeichneten und tatsächlich so beförderten Ladung.
- d) Als „Schiff“ gilt jedes Fahrzeug, das für die Beförderung von Gütern zur See verwendet wird.
- e) Die „Beförderung von Gütern“ umfasst den Zeitraum vom Beginn des Einladens der Güter in das Schiff bis zu ihrer Ausladung aus dem Schiffe.

Art. 2

Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 6 soll jeder Frachtvertrag für den Unternehmer in Bezug auf das Einladen, Handhaben, Stauen, Befördern, Verwehren, Betreuen und Ausladen der zu befördernden Güter die nachstehend aufgeführten Verantwortlichkeiten und Verpflichtungen sowie Rechte und Befreiungen begründen.

Art. 3

§1

Der Unternehmer soll verpflichtet sein, vor und bei dem Antritte der Reise gehörige Sorgfalt anzuwenden,

- a) um das Schiff seetüchtig zu machen;
- b) um das Schiff gehörig zu bemannen, auszurüsten und zu verproviantieren;
- c) um die Lade-, Kühl- und Gefrierräume sowie alle anderen Teile des Schiffes, in denen Güter verladen werden, für deren sichere Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instand zu setzen.

§2

Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 4 soll der Unternehmer verpflichtet sein, die zu befördernden Gütersachgemäß und sorgfältig einzuladen, zu behandeln, zu stauen, zu befördern, zu verwahren, zu betreuen und auszuladen.

§3

Nach der Übernahme der Güter in seine Obhut soll der Unternehmer, Schiffer oder Agent des Unternehmers verpflichtet sein, dem Ablader auf Verlangen ein Konnossement zu erteilen, das unter anderem enthält:

- a) die für die Unterscheidung der Güter erforderlichen Merkzeichen, so wie sie der Ablader vor dem Beginn des Einladens dieser Güter schriftlich angegeben hat, sofern diese Merkzeichen auf den Gütern selbst, im Falle der Verpackung auf ihren Behältnissen oder Umhüllungen derart aufgedruckt oder in anderer Weise klar angebracht sind, dass sie unter gewöhnlichen Umständen bis zum Ende der Reise lesbar bleiben;

- b) je nach Lage des Falles die Zahl der Packungen oder Stücke oder die Menge oder das Gewicht, so wie sie der Ablader schriftlich angegeben hat;
- c) die äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit der Güter.

Jedoch soll der Unternehmer, Schiffer oder Agent des Unternehmers nicht verpflichtet sein, in dem Konnossement solche Merkzeichen, Zahlen, Mengen oder Gewichte festzustellen oder zu erwähnen, von denen er den Umständen nach Verdacht hegen darf, dass sie die von ihm tatsächlich übernommenen Güter nicht genau bezeichnen, oder deren Richtigkeit zu prüfen er keine ausreichende Gelegenheit hatte.

§4

Ein solches Konnossement soll zum Beweise dafür genügen, dass der Unternehmer die Güter so empfangen hat, wie sie darin gemäß § 3 a), b), c) beschrieben sind.

§5

Der Ablader soll so angesehen werden, als habe er dem Unternehmer gegenüber zur Zeit der Abladung die Gewähr für die Richtigkeit seiner Angaben über Merkzeichen, Zahl, Menge und Gewicht übernommen. Er soll verpflichtet sein, dem Unternehmer alle Verluste, Schäden und Kosten zu ersetzen, die aus Unrichtigkeit solcher Angaben entstehen. Durch das Recht des Unternehmers auf diese Entschädigung sollen die Verantwortlichkeiten und Verpflichtungen, die ihm auf Grund des Frachtvertrags anderen Personen als dem Ablader gegenüber obliegen, nicht berührt werden.

§6

Sofern nicht Verluste oder Schäden und ihre allgemeine Natur dem Unternehmer oder seinem Agenten im Entlössungshafen vor oder bei der Überführung der Güter in den Gewahrsam des auf Grund des Frachtvertrags zum Empfange Berechtigten schriftlich angezeigt werden, soll diese Überführung zum Beweise dafür genügen, dass der Unternehmer die Güter so abgeliefert hat, wie sie in dem Konnossement beschrieben sind.

Sind die Verluste oder Beschädigungen nicht äußerlich erkennbar, so muss die Anzeige binnen drei Tagen nach der Ablieferung gemacht werden.

Der schriftlichen Anzeige soll es nicht bedürfen, wenn der Zustand der Güter zur Zeit des Empfanges auf Veranlassung der einen und unter Zuziehung der anderen Partei festgestellt ist.

Vorbehaltlich des § 6 bis sollen der Unternehmer und das Schiff in allen Fällen von jeder Haftung für Verluste oder Schäden frei werden, sofern nicht der Anspruch innerhalb eines Jahres seit ihrer Ablieferung oder seit dem Zeitpunkt, zu dem sie hätten abgeliefert werden müssen, gerichtlich geltend gemacht wird. Diese Frist kann jedoch durch eine zwischen den Parteien nach dem Ereignis, aus dem der Anspruch entstanden ist, getroffene Vereinbarung verlängert werden.

Im Falle tatsächlicher oder vermeintlicher Verluste oder Beschädigungen sollen der Unternehmer und der Empfänger verpflichtet sein, einander alle angemessenen Erleichterungen zu gewähren, um die Güter besichtigen und ihre Mängel feststellen zu können.

§6 bis. Rückgriffsklagen können selbst nach Ablauf der im § 6 vorgesehenen Jahresfrist erhoben werden, wenn dies innerhalb der von dem Recht des angerufenen Gerichts bestimmten Frist geschieht. Diese Frist darf jedoch nicht kürzer sein als drei Monate seit dem Tage an dem derjenige, welcher die Rückgriffsklage erhebt, den Anspruch befriedigt hat oder an dem ihm die Klage zugestellt worden ist.

§7

Nach der Beendigung des Einladens soll das Konnossement, das der Unternehmer, Schiffer oder Agent des Unternehmers dem Ablader zu erteilen hat, auf Verlangen des Abladers und gegen Rückgabe eines ihm etwa vorher über dieselben Güter erteilten Titels als „Abladekonnossement“ auszustellen sein. Jedoch soll der Unternehmer, Schiffer oder Agent des Unternehmers berechtigt sein, in dem Verschiffungshafen auf der zuerst erteilten Urkunde zu vermerken, wann und in welches Schiff die Güter abgeladen worden sind; enthält die Urkunde einen solchen Vermerk, so soll sie im Sinne dieses Artikels als Abladekonnossement gelten.

§8

Die Haftung des Unternehmers oder des Schiffes für Verlust oder Beschädigung von Gütern oder für Schäden in Bezug auf Güter soll, soweit der Schaden auf Verschulden oder auf Nichterfüllung der in diesem Artikel vorgesehenen Verpflichtungen und Verbindlichkeiten beruht, im Frachtvertrage weder ausgeschlossen noch in anderer Weise, als in diesem Übereinkommen vorgeschrieben ist, beschränkt werden können. Die Klausel, durch die dem Unternehmer der Anspruch aus der Versicherung

abgetreten wird, und jede ähnliche Klausel sollen als Ausschluss der Haftung des Unternehmers angesehen werden.

Art. 4

§1

Weder der Unternehmer noch das Schiff sollen für Verluste oder Schäden haften, die aus einem Mangel an Seetüchtigkeit entstehen, es sei denn, dass der Mangel darauf beruht, dass der Unternehmer nicht gemäß Artikel 3 § 1 die gehörige Sorgfalt angewandt hat, um das Schiff seetüchtig zu machen oder um es gehörig zu bemannen, einzurichten oder zu verproviantieren oder um die Lade-, Kühl- und Gefrierräume oder andere Teile des Schiffes, in denen Güter verladen werden, für deren Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instand zu setzen. In allen Fällen, in denen Verluste oder Schäden aus einem Mangel an Seetüchtigkeit entstehen, soll die Beweislast für die Anwendung der gehörigen Sorgfalt den Unternehmer oder denjenigen treffen, der seine Befreiung von der Haftung auf Grund dieses Artikels geltend macht.

§2

Weder der Unternehmer noch das Schiff sollen für Verluste oder Schäden haften, die entstehen:

- a) aus Handlungen, Nachlässigkeit oder Unterlassungen des Schiffers, der Schiffsoffiziere, der Schiffsmannschaft, des Lotsen oder der im Dienste des Unternehmers stehenden Personen bei der Führung oder dem Betriebe des Schiffes;
- b) aus Feuer, es sei denn durch eigenes Verschulden des Unternehmers verursacht;
- c) aus Gefahren oder Unfällen der See und anderer schiffbarer Gewässer;
- d) aus Naturereignissen;
- e) aus kriegerischen Ereignissen;
- f) aus Handlungen öffentlicher Feinde;
- g) aus Behinderung durch Herrscher, Behörden oder Volk oder aus gerichtlicher Beschlagnahme;
- h) aus Quarantänebeschränkungen;
- i) aus Handlungen oder Unterlassungen des Abladers oder des Eigentümers des Guts, seines Agenten oder Vertreters;
- j) aus Streik oder Aussperrung, Unterbrechung oder Hemmung der Arbeit ohne Rücksicht auf Grund und Ausdehnung;
- k) aus Aufruhr oder bürgerlichen Unruhen;
- l) aus der Rettung oder dem Versuch der Rettung von Leben oder Eigentum zur See;
- m) aus Schwund an Raumgehalt oder Gewicht oder aus einem anderen Verlust oder Schaden, der durch verborgene Mängel, durch die besondere Natur des Guts oder durch die dem Gute eigenen Mängel herbeigeführt ist;
- n) aus Unzulänglichkeit der Verpackung;
- o) aus Unzulänglichkeit oder Ungenauigkeit der Merkzeichen;
- p) aus verborgenen, bei Anwendung gehöriger Sorgfalt nicht zu entdeckenden Mängeln;
- q) aus irgendeiner anderen Ursache, die nicht durch Verschulden des Unternehmers, seiner Agenten oder der in seinem Dienste stehenden Personen herbeigeführt ist; doch soll die Beweislast dafür, dass weder das eigene Verschulden des Unternehmers noch ein Verschulden seiner Agenten oder der in seinem Dienste stehenden Personen zu dem Verlust oder Schaden beigetragen hat, demjenigen obliegen, der sich auf diesen Befreiungsgrund beruft.

§3

Der Befrachter soll nicht für Verluste oder Schäden haften, die der Unternehmer oder das Schiff aus irgendeinem Grunde erleiden, ohne dass Handlungen, Fehler oder Nachlässigkeit des Befrachters, seiner Agenten oder der in seinem Dienste stehenden Personen vorliegen.

§4

Wird zum Zweck der Rettung oder des Versuchs der Rettung von Leben oder Eigentum zur See oder in sonst gerechtfertigter Weise vom Reiseweg abgewichen, so soll dies nicht als Verletzung dieses Übereinkommens oder als Bruch des Frachtvertrages angesehen werden, und der Unternehmer soll für einen daraus entstehenden Verlust oder Schaden nicht haften.

§5

- a) Sofern nicht die Natur und der Wert der Güter vor ihrer Einladung vom Ablader angegeben sind und diese Angabe in das Konnossement aufgenommen ist, haftet der Unternehmer oder das

Schiff für Verlust oder Beschädigung der Güter oder für Schäden in Bezug auf die Güter in keinem Fall für einen höheren Betrag als 666,67 Rechnungseinheiten für das Stück oder die Einheit oder zwei Rechnungseinheiten für das Stück oder die Einheit oder zwei Rechnungseinheiten für das Kilogramm des Rohgewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist.

- b) Der Gesamtbetrag der Entschädigung wird nach dem Wert der Güter an dem Ort und dem Tag berechnet, an den sie nach dem Vertrag ausgeladen worden sind oder hätten ausgeladen werden müssen. Der Wert der Güter bestimmt sich nach dem Börsenpreis oder mangels eines solchen nach dem Marktpreis oder mangels beider nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit.
- c) Wird ein Behälter, eine Palette oder ein ähnliches Gerät verwendet, um die Güter für die Beförderung zusammenzufassen, so gilt jedes Stück und jede Einheit, welche in dem Konnossement als in einem solchen Gerät enthalten angegeben sind, als Stück oder Einheit im Sinne dieses Paragraphen. Außer in dem genannten Fall gilt das Gerät als Stück oder Einheit.
- d) Die in diesem Artikel genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die unter Buchstabe a genannten Beträge werden in die Landeswährung entsprechend dem Wert dieser Währung an einem durch das Recht des angerufenen Gerichts bestimmten Tag umgerechnet.

Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds angewendeten Bewertungsmethode errechnet, die an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen gilt. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird auf eine von diesem Staat bestimmte Weise errechnet.

Dessen ungeachtet kann ein Staat, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist und dessen Recht die Anwendung der vorstehenden Sätze nicht zulässt, bei der Ratifikation des Protokolls von 1979 oder dem Beitritt dazu oder jederzeit danach erklären, dass die in seinem Hoheitsgebiet geltenden Haftungshöchstbeträge dieses Übereinkommens wie folgt festgesetzt werden:

- i) in Bezug auf den unter Buchstabe a genannten Betrag von 666,67 Rechnungseinheiten: 10 000 Werteinheiten;
- ii) in Bezug auf den unter Buchstabe a genannten Betrag von zwei Rechnungseinheiten: 30 Werteinheiten.

Die im vorstehenden Satz genannte Werteinheit entspricht 65,5 Milligramm Gold von 900/1000 Feingehalt. Die Umrechnung der in dem Satz genannten Beträge in die Landeswährung erfolgt nach dem Recht des betreffenden Staates.

Die in den vorstehenden Sätzen genannte Berechnung und Umrechnung erfolgen in der Weise, dass die Beträge unter Buchstabe a, in der Landeswährung ausgedrückt, soweit wie möglich dem dort in Rechnungseinheiten ausgedrückten tatsächlichen Wert entsprechen.

Die Staaten teilen dem Depositär die Art der Berechnung oder das Ergebnis der Umrechnung bei der Hinterlegung einer Urkunde zur Ratifikation des Protokolls von 1979 oder zum Beitritt dazu sowie immer dann mit, wenn sich die Berechnungsart oder das Umrechnungsergebnis ändert.

- e) Der Unternehmer oder das Schiff geht der Haftungsbeschränkung nach diesem Paragraphen verlustig, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Unternehmers verursacht worden ist, die dieser entweder in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.
- f) Eine in das Konnossement aufgenommene Angabe nach Buchstabe a begründet eine widerlegbare Vermutung und ist für den Unternehmer, der sie widerlegen kann, nicht bindend.
- g) Durch Vereinbarung zwischen dem Unternehmer, dem Schiffer oder dem Agenten des Unternehmers einerseits und dem Befrachter andererseits sollen andere als die in Buchstabe a dieses Paragraphen genannten Höchstbeträge bestimmt werden können, sofern der vereinbarte Höchstbetrag nicht niedriger ist als der entsprechende in Buchstabe a genannte Höchstbetrag.

- h) In keinem Falle soll der Unternehmer oder das Schiff für Verlust oder Beschädigung von Gütern oder für Schäden in Bezug auf die Güter haften, wenn der Ablader im Konnossement eine wissentlich falsche Angabe über ihre Natur oder ihren Wert gemacht hat.

§6

Güter von entzündlicher, explosiver oder gefährlicher Natur, deren Abladung der Unternehmer, Schiffer oder Agent des Unternehmers nicht zugestimmt hätte, wenn sie die Beschaffenheit und Eigenart der Güter gekannt hätten, soll der Unternehmer, ohne ersatzpflichtig zu werden, jederzeit vor der Ausladung an jedem beliebigen Orte ausschiffen, vernichten oder unschädlich machen können, und der Ablader dieser Güter soll für alle Schäden und Kosten haften, die unmittelbar oder mittelbar aus ihrer Abladung entstehen. Gefährden derartige mit dieser Kenntnis und Zustimmung abgeladenen Güter das Schiff oder die Ladung, so soll der Unternehmer sie in gleicher Weise ausschiffen, vernichten oder unschädlich machen können, ohne dass er, abgesehen von seinem etwaigen Beitrag zur großen Haverei, dafür zu haften hätte.

Art. 5

Der Unternehmer soll befugt sein, auf alle oder einzelne seiner in diesem Übereinkommen vorgesehenen Rechte und Befreiungen zu verzichten oder seine in diesem Übereinkommen vorgesehenen Verantwortlichkeiten und Verpflichtungen zu vermehren, sofern der Verzicht oder die Verpflichtungserklärung in das dem Ablader erteilte Konnossement aufgenommen wird.

Keine Bestimmung dieses Übereinkommens gilt für Chartepartien; werden jedoch im Falle der Befrachtung eines Schiffes durch Chartepartie Konnossemente ausgestellt, so sollen sie den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterliegen. Keine Bestimmung dieses Übereinkommens soll so ausgelegt werden, als hindere sie, in das Konnossement irgendeine zulässige Bestimmung über die Große Haverei aufzunehmen.

Art. 6

Sofern ein Konnossement nicht ausgestellt worden ist oder ausgestellt wird und die vereinbarten Bedingungen in eine nicht begebare und als solche gekennzeichnete Empfangsbescheinigung aufgenommen werden, sollen ungeachtet der Bestimmungen der vorstehenden Artikel der Unternehmer, Schiffer oder Agent des Unternehmers einerseits und der Befrachter andererseits befugt sein, jeglichen Vertrag abzuschließen mit beliebigen Bedingungen hinsichtlich der Verantwortlichkeit und der Verpflichtungen sowie der Rechte und Befreiungen des Unternehmers in Bezug auf die Güter, hinsichtlich der Verpflichtungen des Unternehmers in Bezug auf die Seetüchtigkeit des Schiffes, soweit die Vereinbarung nicht der öffentlichen Ordnung zuwiderläuft, hinsichtlich der Sorgfalt und Aufmerksamkeit des Agenten des Unternehmers und der im Dienst des Unternehmers stehenden Person in Bezug auf das Einladen, Handhaben, Stauen, Befördern, Verwahren, Betreuen und Ausladen der zur See beförderten Güter.

Jede so getroffene Vereinbarung soll rechtswirksam sein.

Es ist jedoch vereinbart, dass die Bestimmungen dieses Artikels nicht für gewöhnliche Handelsverschiffungen im gewöhnlichen Handelsverkehr, sondern nur für andere Abladungen gelten sollen, bei denen die Eigenart und Beschaffenheit der zu befördernden Güter und die Art der Umstände, Bestimmungen und Bedingungen, unter denen die Beförderung ausgeführt werden soll, eine besondere Vereinbarung rechtfertigen.

Art. 7

Keine Bestimmung dieses Übereinkommens soll den Unternehmer oder den Befrachter hindern, in einen Vertrag Vereinbarungen, Bedingungen, Vorbehalte oder Befreiungsklauseln in Bezug auf die Haftung des Unternehmers und des Schiffes für Verlust und Beschädigungen von Gütern aufzunehmen, soweit der Schaden vor dem Beginn des Einladens oder nach der Beendigung des Ausladens eintritt oder im Zusammenhang mit dem Verwahren, Betreuen und Handhaben der Güter vor dem Beginn des Einladens oder nach Beendigung des Ausladens steht.

Art. 8

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens berühren weder die Rechte noch die Pflichten des Unternehmers aus den gegenwärtig geltenden Gesetzen über die beschränkte Haftung der Eigentümer von Seeschiffen.

Art. 9

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Bestimmungen internationaler Übereinkommen oder innerstaatlichen Rechts über die Haftung für Atomschäden.

Art. 10

Dieses Übereinkommen gilt für jedes Konnossement, das sich auf die Beförderung von Gütern zwischen Häfen in zwei verschiedenen Staaten bezieht, wenn

- a) das Konnossement in einem Vertragsstaat ausgestellt ist; oder
- b) die Beförderung von einem Hafen in einem Vertragsstaat ausgeht; oder
- c) das Konnossement vorsieht, dass der Vertrag den Bestimmungen dieses Übereinkommens oder dem Recht eines Staates unterliegt, auf Grund dessen sie anzuwenden sind;

gleich welche Staatsangehörigkeit das Schiff hat oder welche Staatsangehörigkeit der Unternehmer, der Befrachter, der Empfänger oder andere Beteiligte haben.

Jeder Vertragsstaat wendet dieses Übereinkommen auf die oben bezeichneten Konnossemente an.

Dieser Artikel lässt das Recht eines Vertragsstaats unberührt, dieses Übereinkommen auf Konnossemente anzuwenden, die nicht unter die vorstehenden Absätze fallen.

Art. 11

Die belgische Regierung wird binnen zweier Jahre seit dem Tage der Zeichnung des Übereinkommens mit den Regierungen der Hohen vertragschließenden Teile, die sich zur Ratifikation bereit erklärt haben, in Verbindung treten, um eine Entscheidung darüber herbeizuführen, ob das Übereinkommen in Kraft gesetzt werden soll. Die Ratifikationsurkunden sollen in Brüssel zu einem Zeitpunkt hinterlegt werden, der zwischen den genannten Regierungen vereinbart werden wird. Die erste Hinterlegung von Ratifikationsurkunden wird durch ein Protokoll festgelegt, das von den Vertretern der daran teilnehmenden Staaten und von dem belgischen Minister der auswärtigen Angelegenheit unterzeichnet wird.

Die späteren Hinterlegungen von Ratifikationsurkunden werden mittels einer schriftlichen, an die belgische Regierung gerichteten Anzeige unter Beifügung der Ratifikationsurkunde bewirkt.

Die belgische Regierung wird den Staaten, die dieses Übereinkommen gezeichnet haben oder ihm später beigetreten sind, alsbald auf diplomatischem Wege beglaubigte Abschrift des Protokolls über die erste Hinterlegung von Ratifikationsurkunden, der im vorstehenden Absatz erwähnten Anzeigen sowie der ihnen beigefügten Ratifikationsurkunden mitteilen. In den Fällen des vorstehenden Absatzes wird die belgische Regierung zugleich bekannt geben, an welchem Tage sie die Anzeige erhalten hat.

Art. 12

Die Staaten, die dieses Übereinkommen nicht gezeichnet haben, können ihm später beitreten, auch wenn sie auf der internationalen Konferenz von Brüssel nicht vertreten waren.

Der Staat, der beizutreten wünscht, hat seine Absicht der belgischen Regierung schriftlich anzuzeigen und ihr dabei die Beitrittsurkunde zu übersenden, die im Archiv dieser Regierung hinterlegt werden wird.

Die belgische Regierung wird alsbald allen Staaten, die das Übereinkommen gezeichnet haben oder ihm später beigetreten sind, beglaubigte Abschrift der Anzeige wie der Beitrittsurkunde übersenden und zugleich angeben, an welchem Tage sie die Anzeige erhalten hat.

Art. 13

Die Hohen vertragsschließenden Teile können bei der Zeichnung, bei der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde oder bei Gelegenheit ihres Beitritts erklären, dass die von ihnen erklärte Annahme des Übereinkommens für alle oder einzelne der unter ihrer Staatshoheit oder Schutzgewalt stehenden autonomen Dominien, Kolonien, Besitzungen, Protektorate oder überseeischen Gebiete keine Geltung haben soll. Infolgedessen können sie später im Namen des einen oder des anderen der so in der ursprünglichen Erklärung ausgenommenen autonomen Dominien, Kolonien, Besitzungen, Protektorate oder überseeischen Gebiete gesondert beitreten. Ebenso können sie dieses Übereinkommen unter Beobachtung seiner Bestimmungen im Namen des einen oder des anderen der unter ihrer Staatshoheit oder Schutzgewalt stehenden autonomen Dominien, Kolonien, Besitzungen, Protektorate oder überseeischen Gebiete kündigen.

Art. 14

Für die Staaten, die an der ersten Hinterlegung von Ratifikationsurkunden teilgenommen haben, wird dieses Übereinkommen ein Jahr nach dem Tage wirksam, an dem das Protokoll über die Hinterlegung aufgenommen ist. Für die später ratifizierenden und für die beitretenden Staaten sowie in den Fällen, in denen das Übereinkommen nachträglich gemäß Artikel 13 in Kraft gesetzt wird, erlangt es sechs Monate nach dem Zeitpunkt Wirksamkeit, in dem die belgische Regierung die im Artikel 11 Absatz 2 und im Artikel 12 vorgesehenen Anzeigen erhalten hat.

Art. 15

Sollte einer der Vertragsstaaten dieses Übereinkommens kündigen wollen, so ist die Kündigung der belgischen Regierung schriftlich zu erklären, die alsbald beglaubigte Abschrift der Erklärung allen anderen Staaten mitteilen und ihnen zugleich bekannt geben wird, an welchem Tage sie die Erklärung erhalten hat.

Die Kündigung soll nur in Ansehung des Staates, der sie erklärt hat, und erst ein Jahr, nachdem die Erklärung bei der belgischen Regierung eingegangen ist, wirksam sein.

Art. 16

Jeder der Vertragsstaaten kann den Zusammentritt einer neuen Konferenz veranlassen, um etwaige Verbesserungen des Übereinkommens herbeizuführen.

Ein Staat, der von dieser Befugnis Gebrauch machen will, hat seine Absicht ein Jahr vorher den anderen Staaten durch Vermittlung der belgischen Regierung anzuzeigen, die es übernehmen wird, die Konferenz einzuberufen.

Geschehen in Brüssel, in einer einzigen Ausfertigung, am 25. August 1924.

(Es folgen die Unterschriften)