

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Schifffahrts-Handbuch

Strackerjan, Friedrich Anton

Oldenburg, 1860

VII. Griechenland. Handels- und Schifffahrts-Vertrag vom 20. April/ 2. Mai
1842.

urn:nbn:de:gbv:45:1-7446

last haben, in Wirklichkeit begründet oder augenscheinlich sind; doch wird dabei vorausgesetzt, daß die Schiffe in solchen Nothhäfen keinerlei Handelsunternehmung durch Lösen oder Laden von Waaren sich hingeben, wohl verstanden jedoch, daß die Ausladungen und Umladungen, welche durch die Nothwendigkeit, das Schiff wieder in Stand zu setzen, veranlaßt werden, nicht als eine zur Zahlung von Abgaben Gelegenheit gebende Handelsunternehmung angesehen werden sollen.

VII. Griechenland.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag

20. April
vom 2. Mai 1842.

Art. 1. Den Unterthanen der beiden hohen contrahirenden Theile soll es frei stehen, in den am Ufer des Meeres oder der Flüsse im Gebiete des Anderen belegenen Häfen und andern Landungsplätzen, überall wo der Handel mit dem Auslande erlaubt ist, mit aller Sicherheit für ihre Personen, Schiffe und Ladungen frei zu landen.

Sie sollen daselbst sich aufhalten und in welchem Theil des gegenseitigen Gebiets es auch sei, ihren Wohnsitz nehmen, Häuser und Magazine für ihren Handel miethen und inne haben dürfen und überhaupt sowohl hinsichtlich ihrer Personen als ihres Eigenthums der vollständigsten Sicherheit genießen, auch soll ihnen für ihre Handesgeschäfte jeder Schutz, welchen dort die Einheimischen genießen, unter der Verpflichtung zugestanden werden, daß sie sich den Gesetzen und Verordnungen des betreffenden Landes unterwerfen.

Art. 2. Die Griechischen Schiffe, welche in Ballast oder beladen in den Häfen oder andern am Ufer des Meeres oder der Flüsse belegenen Landungsplätzen des Großherzog-

thums Oldenburg, und die Oldenburgischen Schiffe, welche in Ballast oder beladen in den Häfen des Königreichs Griechenland einlaufen, sollen, woher sie auch immer kommen und von welchem Lande auch ihre Ladung herrühren möge, bei ihrer Ankunft, während ihres Aufenthalts und bei ihrer Abfahrt hinsichtlich der Tonnen-, Leuchthurm-, Loots- und Hafengelder, wie auch der Gebühren der öffentlichen Beamten und aller und jeder sonstigen Abgaben und Lasten, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localverwaltungen oder von Privatanstalten erhoben werden, auf gleichem Fuße mit den von demselben Orte kommenden einheimischen Schiffen behandelt werden.

Art. 3. Alles, was gesetzlich in das Königreich Griechenland durch Griechische Schiffe eingeführt werden darf, soll daselbst auch in Oldenburgischen Schiffen, woher sie auch kommen und ihre Ladung mag in Erzeugnissen des Landes oder der Industrie des Großherzogthums Oldenburg bestehen, oder aus irgend einem andern Lande herkommen, und umgekehrt soll Alles, was gesetzlich auf Oldenburgischen Schiffen in das Großherzogthum Oldenburg eingeführt werden darf, mag ihre Ladung von dem Boden oder der Industrie Griechenlands oder irgend eines anderen Landes herrühren, daselbst durch Griechische Schiffe, woher sie auch kommen mögen, eingeführt werden dürfen, ohne daß sie andere oder höhere Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localverwaltungen oder von Privatanstalten erhoben werden, entrichten müssen, als wenn die Einfuhr in einheimischen Schiffen stattfände.

Art. 4. Alles, was gesetzlich aus dem Königreich Griechenland durch Griechische Schiffe ausgeführt werden kann, soll aus demselben in Oldenburgischen Schiffen, welche Bestimmung sie auch haben mögen, ausgeführt werden dürfen, und umgekehrt soll Alles, was gesetzlich aus dem Groß-

Herzogthum Oldenburg auf Oldenburgischen Schiffen ausgeführt werden darf, auch auf Griechischen Schiffen, welche Bestimmung dieselben auch haben mögen, ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben der Lasten irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen der Regierung, der Localverwaltungen oder von Privatanstalten erhoben werden, zahlen zu müssen, als wenn die Ausfuhr auf einheimischen Schiffen statt fände.

Art. 5. Die hohen Contrahenten sichern ein Jeder der Ein- und Ausfuhr, die mit den Schiffen des Anderen geschieht, jede Befugniß der Niederlage, alle Prämien und Rückzölle zu, welche sie der Ein- oder Ausfuhr bewilligt haben würden, wenn sie auf den Schiffen irgend eines Staates geschehen wären.

Art. 6. Man hat sich ausdrücklich dahin verständigt, daß die vorstehenden Artikel 2, 3, 4 und 5 nicht anwendbar sind auf die Küstenschiffahrt d. h. auf den Transport der Erzeugnisse oder Waaren, die in einem Landungsplatz geladen werden, mit der Bestimmung für einen andern Landungsplatz desselben Gebiets; welche Schiffahrt sich Jeder der hohen contrahirenden Theile vorbehält.

Art. 7. Jeder der hohen contrahirenden Theile verpflichtet sich, bei seinen Ankäufen, sowie bei denen, welche von Gesellschaften oder Agenten, die in seinem Namen oder unter seiner Autorität handeln, vorgenommen werden, der Einfuhr auf eigenen Schiffen, oder auf denen einer dritten Nation keinerlei Vorzüge vor der Einfuhr in Schiffen des anderen Theiles zu gewähren.

Art. 8. Als Griechische und Oldenburgische Schiffe sollen diejenigen angesehen werden, welche nach den in dem Lande, welchem sie angehören, geltenden Verordnungen fahren und besessen werden.

Art. 9. In den Häfen Griechenlands sollen auf die Boden- oder Industrie-Erzeugnisse des Großherzogthums

Oldenburg, so wie in den Oldenburgischen Häfen oder andern am Ufer des Meeres oder der Flüsse liegenden Landungsplätzen auf die Boden- oder Industrie- Erzeugnisse Griechenlands, hinsichtlich der Ein- oder Ausfuhr keine Verbote oder Beschränkungen, noch irgend eine Abgabe, von welcher Art oder Benennung sie auch sei, gelegt werden dürfen, als in soweit solche Verbote, Beschränkungen und Abgaben auch auf die gleichartigen, aus irgend einem andern Lande herkommenden Gegenstände gelegt werden, vorausgesetzt, daß die Ein- oder Ausfuhr auf Griechischen oder Oldenburgischen Schiffen geschieht.

Art. 10. Jede Befugniß zur Niederlage, alle Prämien und Rückzölle, welche in dem Gebiet eines der hohen contrahirenden Theile der Ein- oder Ausfuhr zur See oder auf den Flüssen hinsichtlich irgend eines Gegenstandes bewilligt werden möchten, sollen auch den gleichartigen Gegenständen, welche Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie des andern contrahirenden Theiles sind, zugestanden werden, wenn die Ein- oder Ausfuhr unter ihrer Flagge geschieht.

Art. 11. Man ist einverstanden, daß im Fall einer der hohen contrahirenden Theile den rohen oder verarbeiteten Erzeugnissen eines andern Landes eine beschränkte oder unbeschränkte Erlaubniß zur Ein- oder Ausfuhr, eine Befugniß zur Niederlage, eine Verminderung oder Erstattung von Abgaben, oder Prämien gegen Zusicherung gleicher oder anderer Handelsvorthelle bewilligen würde, der Andere der hohen contrahirenden Theile für seine gleichartigen Erzeugnisse dieselbe beschränkte oder unbeschränkte Erlaubniß zur Ein- oder Ausfuhr, dieselbe Befugniß zur Niederlage, Verminderung oder Erstattung von Abgaben, oder dieselben Prämien nur dann soll in Anspruch nehmen können, wenn er dieselben Vorthelle anbietet, welche jenes Land bewilligt; und wenn er Vorthelle von derselben Aus-

dehnung und Beschaffenheit nicht vorschlagen kann, erst nachdem er das Aequivalent dafür gewährt haben wird; und in dem letzten Fall wird er die Vortheile erst von der Zeit an genießen, wo er sie seinerseits zugesichert hat.

Art. 12. Den Unterthanen eines jeden der Hohen contrahirenden Theile, welche mit ihren Schiffen an eine dem anderen Theile gehörige Küste kommen, aber in den Häfen nicht einlaufen wollen, oder, nachdem sie in denselben eingelaufen sind, nichts von der Ladung löschen wollen, soll es freistehen, wieder abzugehen oder ihre Reise fortzusetzen, ohne andere Abgaben, Auflagen oder Lasten irgend einer Art zu bezahlen, als die Loots-, Kai- und Leuchthurm-gelder; wenn diese in denselben Fällen von den einheimischen Schiffen erhoben werden. Dabei versteht es sich jedoch, daß sie sich immer nach den für die einheimischen Schiffe jetzt oder künftig geltenden Vorschriften und Anordnungen in Bezug auf die Schifffahrt und die Plätze oder Häfen, wo sie anlanden dürfen, zu richten haben; und daß die Zollbeamten befugt sind, sie zu untersuchen, an Bord zu bleiben und die etwa erforderlichen Vorsichtsmaßregeln zur Verhinderung eines unerlaubten Verkehrs während des Verweilens der Schiffe in dem Bezirke ihrer amtlichen Wirksamkeit zu ergreifen.

Art. 13. Es ist ferner verabredet, daß die in die Häfen des anderen hohen contrahirenden Theils eingelaufenen Schiffe je nach dem Verlangen des Capitains oder Signers sich darauf beschränken können, blos einen Theil ihrer Ladung zu löschen und mit dem Rest ungehindert weiter zu gehen, in welchem Falle sie die Abgaben, Auflagen und Lasten nur von dem an Land gebrachten auf dem Ladungs-Manifeste bezeichneten und durchgestrichenen Theile zu entrichten haben; welches Manifest bei der Zollbehörde des Orts, wo das Schiff gelandet ist, vollständig vorgelegt werden muß.

Es ist nichts zu entrichten für denjenigen Theil der Ladung, welchen das Schiff wieder mitnimmt und mit welchem es seine Reise nach einem oder mehreren anderen Häfen desselben Landes fortsetzen und dort über den Rest seiner Ladung, wenn sie aus Gegenständen besteht, deren Einfuhr erlaubt ist, gegen Bezahlung der darauf bezüglichen Abgaben verfügen oder auch nach jedem andern Ort sich begeben kann. Es ist jedoch wohlverstanden, daß die von den Schiffen selbst zu zahlenden Abgaben, Auflagen und Lasten aller Art im ersten Hafen, wo sie die Ladung brechen oder einen Theil derselben löschen, zu entrichten sind, daß ihnen aber keine ähnlichen Abgaben, Auflagen und Lasten in den Häfen desselben Landes, in welche die besagten Schiffe nachher einlaufen möchten, von neuem abgefordert werden sollen, insofern nicht auch die einheimischen Schiffe in demselben Falle einigen weiteren Abgaben unterliegen sollten.

Art. 14. Jeder der hohen contrahirenden Theile gestattet dem anderen die Befugniß zu, in seinen Häfen und Handelsplätzen Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten zu unterhalten, welche allen Schutzes genießen und allen erforderlichen Beistand erhalten sollen, um ihre Amtsobliegenheiten pflichtmäßig erfüllen zu können. Sie behalten sich jedoch vor, den amtlichen Wohnsitz eines Consuls, Vice-Consuls oder Consular-Agenten an einem solchen Orte zu verweigern, welchen sie davon auszunehmen für dienlich erachten möchten.

Die Consuln jeder Art, welche von der bezüglichen Regierung in gehöriger Form ernannt worden sind und das Exequatur von derjenigen Regierung, in deren Gebiet sie residiren sollen, erhalten haben, sollen in gegenseitigen Ländern sowohl hinsichtlich der Ausübung ihrer Amtsverrichtungen derselben Vorrechte wie die Consuln der begünstigsten Nation genießen. Dabei versteht es sich jedoch,

daß, wenn diese Vorrechte anderen Nationen nur unter besonderen Bedingungen eingeräumt sind, die betreffende Regierung sie ebenfalls nur gegen Erfüllung derselben Bedingungen ansprechen kann. Uebrigens wird ausdrücklich erklärt, daß die besagten Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten im Fall eines gesetzwidrigen oder unangemessenen Benehmens gegen die Gesetze oder die Regierung des Landes, wo sie residiren, der Ausübung ihrer Amtsverrichtungen durch die verletzte Regierung unter Mittheilung ihrer Beweggründe an die andere Regierung enthoben werden können. Wohlverstanden jedoch, daß die Archive und Urkunden, die auf die Consulatgeschäfte sich beziehen, vor jeder Untersuchung bewahrt bleiben und sorgfältig unter dem Siegel der Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten und der Obrigkeit des Orts, wo sie ihren Wohnsitz haben, aufbewahrt werden müssen. Die Consuln, Vice-Consuln und Handels-Agenten oder diejenigen, die gehörig ermächtigt sind, sie zu vertreten, sollen als solche das Recht haben, in den Streitigkeiten, welche zwischen den Capitainen oder Mannschaft von Schiffen der Nation, deren Interessen sie vertreten, vorkommen möchten, als Richter und Schiedsrichter zu dienen, ohne daß die Localbehörden dabei einschreiten dürfen, wenn nicht etwa das Betragen der Schiffsmannschaft oder der Capitaine die Ordnung oder die Ruhe des Landes stört, oder wenn nicht die gedachten Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten deren Dazwischenkunft zur Vollziehung oder Aufrechthaltung ihrer Entscheidungen in Anspruch nehmen.

Es versteht sich, daß durch diese Art der Aburtheilung oder schiedsrichterliche Entscheidung die streitenden Theile des ihnen zustehenden Rechts, bei ihrer Rückkehr an ihre heimathliche Obrigkeit sich zu wenden, nicht beraubt werden sollen.

Art. 15. Die gedachten Consuln, Vice-Consuln oder

Consular-Agenten sollen befugt sein, zum Zweck der Ergreifung, Festnahme und Verhaftung der Deserteure von Krieg- oder Kauffahrteischiffen ihrer Länder die Hülfe der Ortsbehörden anzurufen; sie werden sich deshalb an die zuständigen Gerichte, Richter oder Beamte wenden und die erwähnten Deserteure schriftlich reclamiren, wobei sie durch Mittheilung der Schiffsregister oder Musterrollen oder durch andere amtliche Urkunden nachzuweisen haben, daß solche Individuen, zu der erwähnten Mannschaft gehört haben; auf welche Beweisführung die Auslieferung nicht verweigert werden soll. Solche Deserteure sollen, wenn sie verhaftet werden, zur Verfügung der besagten Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten gestellt werden und können auf Antrag und auf Kosten derer, welche sie reclamiren, in den öffentlichen Gefängnissen festgesetzt werden, um auf die Schiffe, zu welchen sie gehören oder auf andere Fahrzeuge derselben Nation gebracht zu werden. Wenn sie aber in dem Zeitraum von zwei Monaten, vom Tage der Verhaftung angerechnet, nicht zurückgesendet werden, so sollen sie in Freiheit gesetzt und um derselben Sache willen nicht wieder verhaftet werden können.

Hiebei versteht es sich gleichwohl, daß, falls der Deserteur sich eines Verbrechens oder Vergehens schuldig gemacht haben sollte, seine Auslieferung bis nach gesprochenem und vollzogenem Urtheil des Gerichts, bei welchem die Sache anhängig ist, aufgeschoben werden kann.

Art. 16. Wenn ein Schiff des einen der hohen contrahirenden Theile an der Küste des anderen gestrandet, gescheitert sein oder sonst Beschädigung erlitten haben sollte, so wird den schiffbrüchigen oder sonst in Gefahr befindlichen Personen Hülfe und Beistand geleistet, und sollen ihnen Pässe zu ihrer Rückkehr in die Heimath ertheilt werden.

Die gestrandeten Schiffe und Güter, oder im Fall des Verkaufs deren Erlös, sollen, wenn die Reclamation binnen

Jahr und Tag erfolgt, ihren Eigenthümern oder deren Rechtsvertretern gegen Entrichtung derjenigen Bergungskosten, welche in gleichem Falle die eigenen Schiffe des Landes zu bezahlen hätten, verabfolgt werden. Auch dürfen die Bergungsgesellschaften die Annahme ihrer Dienste nur in eben dem Falle und nach Ablauf der nämlichen Fristen verlangen, welche den Capitainen und Mannschaften des eigenen Landes zu statten kommen würden.

Die betreffenden Regierungen werden übrigens darauf achten, daß jene Gesellschaften sich keine Exationen oder Willkührlichkeiten erlauben. Die geborgenen Gegenstände sollen der Bezahlung von Abgaben nur in so weit unterworfen werden, als sie in der Folge zum Verbrauch in dem Lande, wo der Schiffbruch stattgefunden hat, bestimmt werden sollten. Auf keinen Fall unterliegt das Tafelwerk eines gestrandeten Schiffs einer Abgabe.

Art. 17. Es ist verabredet, daß die Fahrzeuge, welche direct vom Königreich Griechenland in einem Hafen des Großherzogthums Oldenburg oder von dem gedachten Großherzogthum in einem unter der Herrschaft Seiner Majestät des Königs von Griechenland stehenden Hafen ankommen und mit einem Gesundheits-Certificat versehen sind, welches von dem zuständigen Beamten des Hafens, von dem die Fahrzeuge ausgelaufen sind, ausgestellt ist und welches bezeugt, daß keine böartige oder ansteckende Krankheit in diesem Hafen herrscht, keiner anderen Quarantaine unterworfen werden sollen, als derjenigen, welche nöthig sein wird zur Untersuchung von Seiten des Gesundheits-Beamten des Hafens, wo die Fahrzeuge ankommen, worauf diesen Fahrzeugen gestattet werden soll, sofort einzulaufen und ihre Ladung zu löschen. Es wird jedoch vorausgesetzt, daß Niemand an Bord während der Reise von einer böartigen oder ansteckenden Krankheit befallen worden, daß die Fahrzeuge während ihrer Ueberfahrt mit keinem Fahrzeug, wel-

schlossenen Handels- und Schiffahrts-Verträge nicht auf, sondern erweitert nur noch den, den Schiffen der Letzteren gesetzlich gestatteten Verkehr, indem sie kein Schiff irgend eines Staates von dem Gesamtverkehr nach und von Großbritannien und seinen Colonien ausschließt, und nur die Küstenfahrt den Britischen Schiffen ausdrücklich vorbehält. Sie bezeichnet als Küstenfahrt allen Verkehr, 1) zwischen Einem Plaze Großbritanniens und einem Anderen längs der Küste; 2) zwischen Großbritannien und der Insel Man; 3) der Inseln Guernsey, Jersey, Alderney, Sark und Man unter sich und mit Großbritannien, und 4) von Einem Theile irgend einer Britischen Besizung in Asien, Afrika oder Amerika nach einem anderen Theile derselben Besizung; und bestimmt in Sect. X. u. f., daß die Regierung die Vorrechte der Schiffe einer fremden Nation einschränken und Aufschlagszölle auflegen kann, wenn Britische Schiffe in dem Lande derselben verboten oder Einschränkungen hinsichtlich ihrer Fahrten oder der Artikel, die sie in ein solches Land einführen oder aus demselben ausführen dürfen, unterworfen sind.

Wie aber die Regierung ermächtigt war die Differential-Abgaben nach den Grundsätzen der Gegenseitigkeit wegzufallen oder eintreten zu lassen, so wurde sie auch durch die Acte von 23. März 1854 ermächtigt, unter gleichen Voraussezungen fremde Schiffe zur Küstenfahrt zuzulassen.

B. Handels- und Schiffahrts-Vertrag

vom 4. April 1844.

Art. 1. Nach gegenwärtigem Vertrage sollen Britische Schiffe, welche in Häfen des Großherzogthums Oldenburg ankommen, darin verweilen oder daraus abgehen, und Schiffe des Großherzogthums Oldenburg, welche in Häfen