Pamph.
Law
Internat.
B

3 1761 09544259 6

Der Panamakanal

und die

internationale Schiffahrt.

Eine völkerrechtliche Studie.

Inaugural-Dissertation

verfaßt und der

hohen rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der
K. Bayer. Julius-Maximilians-Universität Würzburg zur Erlangung
der rechts- und staatswissenschaftlichen Doktorwürde

vorgelegt von

Waldemar C. A. Beck
Referendar aus Stuttgart.

LIBRARY
JAN 29 1913

Hofbuchdruckerei Zu Gutenberg Carl Grüninger, Stuttgart
1911.

Referent: Professor Dr. **Chr. Meurer.**

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung 1

1. Kapitel: Theorie der internationalen Kanäle.

§ 1. Allgemeines 3
§ 2. Mögliche Betrachtungsweisen 4
§ 3. Meeresfreiheit. — Küstengewässer. — Eigengewässer. 7

2. Kapitel: Praktische Anwendung auf den Panamakanal.

§ 4. Die Zehnmeilenzone 14
§ 5. Staatsservituten 17
§ 6. Verschleierter Gebietserwerb 19

3. Kapitel: Rechtsstellung der Vereinigten Staaten bezüglich der Schiffahrt im Panamakanal.

§ 7. Fremde Handelsschiffe im Frieden 21
§ 8. Fremde Kriegsschiffe im Frieden 25
§ 9. Besonderheiten in einem Krieg, in dem die Vereinigten Staaten neutral sind 28
§ 10. Besonderheiten in einem Krieg, in dem die Vereinigten Staaten beteiligt sind 31

4. Kapitel: Vertragliche Ausnahmen.

§ 11. Die angebliche Neutralität des Panamakanals 33
§ 12. Das Vertragsverhältnis zu England 40
§ 13. Das Vertragsverhältnis zu Panama 47
Schluss 49

Anhang: Vertragstexte.

I. Der Suezkanalvertrag 53
II. Der Clayton-Bulwer-Vertrag 57
III. Der Hay-Pauncefote-Vertrag 61
IV. Der Hay-Varilla-Vertrag 65

Literaturverzeichnis.

I. Vertragstexte.

Fleischmann, Völkerrechtsquellen. Halle 1905.
Martens, Nouveau recueil. Bd. 15 u. 18; II^me série Bd. 10, Bd. 12, Bd. 31.
Niemeyer, Zeitschrift. Bd. 12.
Preußische Gesetzessammlung 1867.

II. Lehrbücher.

Calvo, Ch., Le droit international théorique et pratique. Bd. I. Paris 1888.
Fiore, P., Trattato di diritto internazionale publico. 3^a ed. Torino, Roma e Napoli 1887—1891.
Heilborn, Völkerrecht, in Holtzendorffs Enzyklopädie. Bd. II. Berlin 1905.
v. Liszt, Völkerrecht. Berlin 1910.
Nys, Ernst, Le droit international. 1905.
Perels, F., Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. 1903.
Rivier, Lehrbuch des Völkerrechts. 1899.
Ullmann, Völkerrecht. 1908.

III. Monographien.

Bustamante, A. De, Le Canal de Panama et le droit international, in der Revue de droit international. Bd. 27. 1895.
Camand, Etude sur le régime juridique du Canal de Suez. Grenoble 1899.
Clauß, Die Lehre von den Staatsdienstbarkeiten. Tübingen 1894.
Ferber, Internationale Rechtsverhältnisse der Kriegs- und Handelsschiffe im Krieg und Frieden. Tübingen 1895.
Fauchille, Le blocus maritime. Paris 1882.
Fricker, Gebiet und Gebietshoheit, Festgabe für A. Schäffle. Tübingen 1901.
Johnson, Four Centuries of the Panama Canal. New York 1906.
Mateos, A traves del Istmo de Panama. Barcelona 1907.
Meurer, Die Haager Friedenskonferenz. Bd. I 1905, Bd. II 1907.
Meurer, Luftschiffahrtsrecht. 1909.
Müller-Heymer, Der Panamakanal in der Politik der Vereinigten Staaten. Freiburg 1909.
Pensa, H., La République et le Canal de Panama. Paris 1906.
Regel, Der Panamakanal, angewandte Geographie. Halle 1909.
Rheinstrom, Die Kanäle von Suez und Panama. Leipzig 1906.

Schmitt, Das Recht der Schiffahrt auf internationalen Flüssen. Würzburg 1909.
Sapper, K., Der Panamakanal unter den Nordamerikanern, Internationale Wochenschrift. Berlin 1908.
Schücking, Das Küstenmeer im internationalen Recht. Göttingen 1897.
Takahashi, International law applicated on the Japanese-Russian war.
Voigt, A., Der Panamakanal und seine wirtschaftliche Bedeutung. (E. von Halle, Amerika.) Hamburg 1905.
Wiethaus, Die Blockade. Diss. Straßburg 1908.

Einleitung.

Der Panamakanal, das Problem, das die Menschheit schon seit Jahrhunderten beschäftigt, geht seiner baldigen Vollendung entgegen; nach den neuesten Berechnungen soll im Jahre 1915 das erste Schiff den Kanal passieren[1]. Mit großem Zielbewußtsein wird nunmehr, da die gesamte Leitung, Aufsicht und Kontrolle über die Kanalarbeiten in amerikanische Hände übergegangen ist, an der Durchführung des Panamaprojekts gearbeitet, nachdem in langen parlamentarischen Kämpfen das konkurrierende Projekt, nämlich das der Durchstechung Zentralamerikas in der Nicaragualinie aus finanziellen, politischen und technischen Gründen endgültig fallen gelassen worden ist. Demnächst scheint der Zeitpunkt gekommen zu sein, den Goethe in seinen Gesprächen mit Eckermann mit vorahnendem Blick vor mehr als 80 Jahren so sicher in Aussicht gestellt hat, wenn er dort von der Verbindung des mexikanischen Golfes mit dem Stillen Ozean spricht, und von dem er und andere große Denker schon zu jener Zeit die vielseitigsten Erwartungen gehegt haben. Schon im Jahre 1809 bezeichnet Alexander von Humboldt[2] den künftigen mittelamerikanischen Kanal als ein „Unternehmen, welches innigst mit dem Vorteil des europäischen Handelsverkehrs, somit dem allgemeinen Wohl der Menschheit verknüpft ist". Ob dieser Vorteil für den europäischen Handelsverkehr in Wirklichkeit zu erwarten ist, und ob nicht vielmehr einzig und allein die „Neue Welt" den ganzen wirtschaftlichen Nutzen der neuen Verkehrsader für sich einstecken wird, ist eine Frage, die hier nicht entschieden werden kann. Soviel ist aber sicher, daß zu allen Zeiten von der dereinstigen Eröffnung dieser neuen Weltverkehrsstraße eine weitgehende Beeinflussung der Lebensinteressen sämtlicher Nationen erwartet

[1] Fr. Regel a. a. O. S. 76.

[2] A. v. Humboldt a. a. O. B. I Kap. 3, S. 3.

wurde, und damit steht es im Zusammenhang, daß man an eine vertragliche Regelung für den Fall des Zustandekommens eines mittelamerikanischen Kanals schon lange vor der praktischen Inangriffnahme des Projektes dachte. Die Geschichte der völkerrechtlichen Verträge, welche seit 1850 bis auf den heutigen Tag jeweils in engem Zusammenhang mit der Geschichte der verschiedenen panamanischen Kanalunternehmungen verknüpft ist, zeigt uns, wie die Interessen sämtlicher Kulturstaaten an dem Kanalbau bei der völkerrechtlichen Regelung des Unternehmens Berücksichtigung beanspruchen, wie aber zum Schaden Europas seit dem Abschluß des Clayton-Bulwer-Vertrages im Jahre 1850 zwischen den Vereinigten Staaten und England bis zum Hay-Herran-Vertrag des Jahres 1903 zwischen der Union und der neuentstandenen Republik Panama sich eine planmäßig fortgesetzte, wenn auch vielfach verschleierte Beschränkung der außeramerikanischen Interessen, zum Teil unter Berufung auf die Monroedoktrin, zugunsten der Vereinigten Staaten konstatieren läßt. Dies ist nun für die europäischen Nationen und auch für uns Deutsche nicht eben erfreulich, und es ist die Aufgabe der europäischen Politik, dafür zu sorgen, daß die Interessen der europäischen Staaten in dieser hochwichtigen Frage gewahrt werden. Wenn A. Voigt[1] mit Bezug auf die Panamafrage es als die vornehmste Aufgabe der Hauptseefahrerstaaten bezeichnet, dafür zu sorgen, daß der Panamakanal streng neutral bleibt, so gibt er damit die Richtung an, in der sich die europäische Politik nach dieser Seite hin zu bewegen hat. Aufgabe der Wissenschaft aber ist es, der Politik durch ihre Untersuchungen die nötigen Grundlagen zu verschaffen.

Der Zweck der vorliegenden Arbeit ist es nun, an der Feststellung der verworrenen Rechtsverhältnisse, welche sich an die Panamakanalfrage anknüpfen, in ihrem Teile mitzuwirken.

---

[1] A. Voigt a. a. O., S. 744.

1. Kapitel.

Theorie der internationalen Kanäle.

§ 1.

Allgemeines.

Mit dem Augenblick, in dem es der modernen Technik gelungen ist, unter Überwindung bisher unbezwingbarer Hindernisse, durch Aushebung riesiger Erdmassen und Durchstechung von Landengen getrennte Meere miteinander zu verbinden und dadurch neue Wege für den Seeverkehr zwischen den verschiedenen Nationen der Erde in Friedens- und in Kriegszeiten herzustellen, hat sich ein weites Gebiet neuer juristischer, publizistischer, speziell völkerrechtlicher Fragen eröffnet. Mit der Vollendung dieser neuen Weltverkehrsadern, der sogenannten internationalen Kanäle (Eröffnung der Kanäle von Suez 1869, Korinth 1893, Kiel 1895, Panama voraussichtlich 1915) treten ganz neue Gebilde in die Erscheinung, die von allen bisher vorhandenen Verkehrsstraßen ihrem ganzen Wesen nach völlig verschieden sind. Der gesamte Weltverkehr hatte sich bis dahin entweder als Seeverkehr unter Benützung der vorhandenen natürlichen Seewege, der offenen und geschlossenen Teile des Weltmeers, der schiffbaren Ströme und Flüsse, oder als Landverkehr über das Festland mit Benützung der Eisenbahnen, Landstraßen und Karawanenstraßen vollzogen. Die genannten Kanäle nun stellen einerseits gewissermaßen ein Mittelglied dar zwischen den sonst üblichen Wegen des See- und Landverkehrs, indem sie die Schiffahrt über ein bisher zum Festland gehöriges Stück der Erdoberfläche ermöglichen, unterscheiden sich aber auch andererseits grundlegend nach beiden Richtungen hin: Von den Festlandsrouten dadurch, daß sie eben in Wirklichkeit dem Seeverkehr und nicht dem Landverkehr dienen, von den bestehenden

Seeverkehrsstraßen aber, soweit es sich um Weltverkehrsstraßen handelt, durch die künstliche Art ihrer Entstehung. Nationale, dem internen Verkehr einzelner Staaten dienende Kanäle, meist Verbindungen von Fluß zu Fluß, hat es allerdings schon seit Jahrhunderten gegeben; diese kommen aber für den Weltverkehr weniger in Betracht. Wenn sich nun die vier Kanäle von Suez, Korinth, Kiel und Panama von allen vorher bestehenden Straßen des Weltverkehrs gleichermaßen unterscheiden, auf der andern Seite aber das eine untereinander gemeinsam haben, daß sie sämtlich je zwei bisher getrennte Meere miteinander verbinden und dadurch zum Gegenstand des Interesses sämtlicher seefahrenden Nationen werden, so erscheint es wohl als gerechtfertigt, die vier genannten Kanäle zu einer besonderen Kategorie von Weltverkehrswegen zusammenzufassen, etwa nach Art der internationalen Ströme. Ob es sich dabei empfiehlt, von „internationalen Kanälen“ zu sprechen, ist eine Frage von untergeordneter Bedeutung[1]. „International“ sind diese sämtlichen meerverbindenden Kanäle in dem Sinn, daß sämtliche seefahrenden Nationen ein Interesse daran haben, dieselben benützen zu können. Dies gilt von den Kanälen von Kiel und Korinth ebenso wie von den beiden anderen, obschon bei diesen das Interesse der Allgemeinheit an ihrer Benützung unvergleichlich höher ist als bei jenen. Es erscheint daher auch nicht als gerechtfertigt, den beiden ersteren eine grundsätzlich andere Rechtsstellung einzuräumen als den beiden letzteren, so wie es Calvo[2] tun will, wenn er die Kanäle von Kiel und von Korinth als Kanäle von nationaler Bedeutung, die Kanäle von Suez und von Panama dagegen als Kanäle von internationaler Bedeutung je zu einer besonderen Gruppe zusammenfaßt.

§ 2.

Mögliche Betrachtungsweisen.

Der Grund, weshalb sich ein Bedürfnis geltend macht, für diese Neuerscheinung der internationalen Kanäle eine besondere

[1] Pensa a. a. O., S. 288, nennt diese Kanäle „des canaux maritimes“. v. Liszt a. a. O., S. 213, spricht mit Bezug auf Suez- und Panamakanal von „internationalen Kanälen“.

[2] Calvo a. a. O., S. 500.

rechtliche Grundlage zu schaffen, ist darin zu erblicken, daß durch die Eröffnung dieser Kanäle allerhand neue Rechtsbeziehungen zustande kommen zwischen den verschiedensten Staaten, welche sich zuvor vielleicht ganz indifferent gegenübergestanden sind. Diese Rechtsbeziehungen haben aber ihre letzte Ursache in den Interessen der verschiedenen beteiligten Parteien. Um daher zu einer brauchbaren Grundlage für die rechtliche Beurteilung der Kanäle zu gelangen, ist es erforderlich, auf die verschiedenen hier in Frage stehenden Interessen einzugehen, insbesondere einen scharf ausgeprägten Interessengegensatz eingehender zu würdigen, nämlich den Gegensatz zwischen den Interessen der Uferstaaten des Kanals einerseits und den Interessen sämtlicher anderer nur durch ihren Schiffahrtsverkehr beteiligten Staaten andererseits.

Das Interesse des Uferstaats bezw. der Uferstaaten des Kanals, deren Staatsgebiet der Kanal durchschneidet, besteht darin, daß sie die ausschließliche Herrschaft über den Kanal ausüben wollen und jede fremde Einwirkung auf den Kanal verhindern wollen. Gerade entgegengesetzt verlaufen die Interessen aller übrigen Staaten, deren Gebiet nicht vom Kanal durchschnitten wird, die also nicht kraft Gebietshoheit irgendwelche Rechte am Kanal beanspruchen können, die aber indirekt am Kanal dadurch interessiert sind, daß ihre Schiffahrt wesentlich von dem Umstand beeinflußt wird, ob sie den Kanal benützen können oder nicht. Diese Staaten werden sämtlich den Bemühungen des Uferstaats, den Kanal zu einem nationalen Gewässer zu gestalten, dadurch entgegenzuwirken suchen, daß sie eine möglichst universelle Benützung des neuen Verkehrsweges, eventuell völlige Schiffahrtsfreiheit geltend machen. Aus den beiden erwähnten diametral entgegengesetzten Interessen heraus entspringt die Notwendigkeit, eine Regelung zu treffen, welche beide Teile befriedigt.

Bisher hat sich die völkerrechtliche Praxis mangels einer allgemein anerkannten Grundlage für die Beurteilung derRechtsverhältnisse an internationalen Kanälen damit begnügt, von Fall zu Fall Bestimmungen darüber zu treffen, welche Stellung im Völkerrechtsverkehr einem bestimmten Kanale zukommen soll. So hat man nach der Eröffnung des Suezkanals Vertragsbestimmungen

zu treffen gesucht, welche sowohl den Interessen des Uferstaats, der Türkei, als auch denjenigen der übrigen seefahrenden Staaten gerecht werden sollten. Die langen Beratungen über diese Fragen kamen im Suezkanalvertrag vom 29. Oktober 1888 zum Abschluß. In diesem Vertrage wurde in hervorragender Weise das Interesse der Allgemeinheit gegenüber demjenigen des Uferstaates gewahrt, indem der für die internationalen Ströme geltende Grundsatz der Schiffahrtsfreiheit auch für den Suezkanal anerkannt wurde. Damit wurde aber nicht etwa ein allgemeines Prinzip aufgestellt, das auch ohne weiteres auf die anderen internationalen Kanäle anzuwenden wäre. Dieses Prinzip der Schiffahrtsfreiheit gilt vielmehr nur für den Suezkanal, und zwar gilt es für diesen deshalb, weil die daran interessierten Großmächte eine Konvention abgeschlossen haben, in der sie sich gegenseitig die Aufrechterhaltung der Schiffahrtsfreiheit auf dem Suezkanal garantieren. Die Schiffahrtsfreiheit besteht also nur auf Grund vertraglicher Vereinbarung; eine über den Rahmen des Suezkanals hinausgehende theoretische Grundlage für die Beurteilung derartiger Kanäle wurde nicht geschaffen.

Während bei den Kanälen von Kiel und Korinth sich das Bedürfnis nach internationaler Regelung bis heute nicht geltend gemacht hat, bestehen über die Rechtsverhältnisse des künftigen Panamakanals bereits seit mehr als einem halben Jahrhundert Verhandlungen, auf die aber an dieser Stelle noch nicht näher eingegangen werden kann. Es handelt sich auch hier nur um vertragliche Abmachungen über die Rechtsstellung eines bestimmten Kanales in concreto. Wohl wird in Einzelfällen auf gewisse Bestimmungen des Suezkanals verwiesen, doch fehlt es an einer theoretischen Basis, welche über die Grenzen des Panamakanals hinaus sämtlichen internationalen Kanälen als Rechtsgrundlage gemeinsam dienen könnte.

Die Notwendigkeit der Aufstellung einer derartigen für alle internationalen Kanäle geltenden allgemeinen Basis tritt insolange weniger deutlich hervor, als die Ereignisse sich so gestalten, wie dies jeweils in den Einzelverträgen vorgesehen ist. Sie wird aber dann ganz klar ersichtlich, wenn ein unvorhergesehenes Ereignis

eintritt, weil es dann an einem höheren Gesichtspunkt fehlt, unter welchem man sämtliche möglichen Ereignisse betrachten könnte. Es ist somit ein positives Erfordernis an die Völkerrechtswissenschaft festzustellen, was die theoretische Grundlage für sämtliche Erörterungen in Ansehung der internationalen Kanäle bilden könnte.

Welcher Art ist nun dieser höhere Gesichtspunkt, von dem aus sich allgemeine, für die ganze Kategorie „internationale Kanäle" brauchbare Grundsätze ableiten lassen? Sicherlich wird ein derartiger Gesichtspunkt nur dann gewonnen, wenn volle Klarheit darüber geschaffen wird, in welchem Herrschaftsverhältnis diese internationalen Kanäle zu den sie benützenden Staaten stehen.

§ 3.

Meeresfreiheit. — Küstengewässer. — Eigengewässer.

Rein natürlich betrachtet stellen die internationalen Kanäle zunächst Teile der Erdoberfläche dar. Zweifellos wird man auch noch einen Schritt weitergehen und sagen können, diese Kanäle stellen einen Teil des Wassergebiets der Erdoberfläche dar, denn der Umstand, daß zuvor an ihrer Stelle Festland gewesen ist, ist wohl für diese Frage ohne Erheblichkeit. Nun aber zerfallen die Wassergebiete der Erdoberfläche in solche Gebiete, welche der mehr oder weniger eingeschränkten Herrschaft irgend eines Staates unterstehen, und in solche, welche herrschaftslos sind in dem Sinne einer res omnium communis. Zu den ersteren gehören die Binnenseen (i. e. S.), die Flüsse und gewisse Teile des Meeres, zu den letzteren der durchaus überwiegende Teil des Weltmeers. Es fragt sich nun: Stehen die internationalen Kanäle auf gleicher Stufe mit der ersten Kategorie, den sogenannten Eigengewässern, stehen sie auf gleicher Stufe mit der zweiten Kategorie, den offenen Meeren oder bilden sie ein Mittelglied zwischen beiden, so daß etwa der Begriff der Küstengewässer auf dieselben anzuwenden wäre.

Ausgehend von der oben erwähnten Interessenkonkurrenz wäre festzustellen, daß die überwiegende Interessentengruppe, nämlich diejenige sämtlicher mit Ausnahme des Uferstaats an der Kanalschiffahrt beteiligten Nationen am besten befriedigt

würde, wenn sich eine Gleichstellung der internationalen Kanäle mit der zweiten Kategorie, der an der Meeresfreiheit teilnehmenden Gewässer rechtfertigen ließe. Wenn der Begriff der Meeresfreiheit, auf dessen geschichtliche Entwicklung seit Hugo Grotius an dieser Stelle näher einzugehen sich erübrigt, auch auf die meerverbindenden Kanäle anwendbar wäre, so könnten einem fremden Schiff in einem Kanal von keiner Macht der Welt irgendwelche Vorschriften gemacht werden. Die freie Benützung des Kanals stünde ihm, unbekümmert um die Rechte Dritter, in vollem Umfang kraft eigenen Rechts zu. Gar nicht berücksichtigt würden auf diese Weise die uferstaatlichen Interessen: Der Uferstaat müßte sich also ohne weiteres gefallen lassen, daß fremde Schiffe den Kanalweg benützen und hätte mangels besonderer Vereinbarungen keinerlei Vorzugsstellung im Kanalgebiet. Daß die Durchführung eines derartigen Prinzips zu praktischen Unzuträglichkeiten führt, darf aber trotzdem an sich nicht veranlassen, die Anwendbarkeit des Prinzips der Meeresfreiheit auf die internationalen Kanäle von vornherein zu leugnen. In der Tat stehen auch sehr viele Autoren [1] auf dem Standpunkt, daß mit dem Grundsatz der Meeresfreiheit die Verhältnisse an internationalen Kanälen am ehesten in Einklang zu bringen sind. Da auch diese Autoren zumeist zugeben müssen, daß die Anwendung dieses Prinzips zu praktischen Unzuträglichkeiten führt, so helfen sie sich damit, daß sie von dem Prinzip wiederum Ausnahmen machen, indem sie sagen: Das Prinzip der Meeresfreiheit tritt jedesmal dann zurück, wenn internationale Interessen vorhanden sind, welche stark genug sind, um Ausnahmen zuzulassen [2]. Begründen ließe sich das Prinzip der Meeresfreiheit etwa in der Weise, daß man sagt: Die Kanäle sind dadurch, daß sie die Verbindung zwischen zwei Meeren herstellen, eben tatsächlich selbst Teile des Weltmeeres geworden. Ihre rechtliche Beurteilung muß also derjenigen ähnlicher Meeresteile, etwa der Meerengen analog sein und die künstliche Art ihrer Herstellung fällt dabei nicht ins Gewicht. Doch beruht die Annahme, daß durch die Herstellung

[1] Nys a. a. O., S. 266. Fournier de Flaix a. a. O., S. 111.
[2] Pensa, S. 288.

eines Kanals ein neuer Meeresteil geschaffen wird, in Wirklichkeit auf einer Fiktion. Der Staat, der einen Streifen seines Landgebiets künstlich unter Wasser setzt, will dadurch nicht einen Meeresteil herstellen, der vom Prinzip der Meeresfreiheit beherrscht wird; dies wäre gleichbedeutend mit dem freiwilligen Verzicht über sämtliche Hoheitsrechte über den Gebietsstreifen. Wenn insbesondere immer wieder in der Literatur auf die große Ähnlichkeit zwischen Meerengen einerseits und internationalen Kanälen andererseits hingewiesen wird, so handelt es sich hierbei nur um einen Vergleich[1], der sich aber nicht dazu eignet, positive Rechtssätze von dem Rechte der Meerengen auf dasjenige der internationalen Kanäle zu übertragen.

Nachdem der Versuch, die internationalen Kanäle dem Prinzipe der Meeresfreiheit zu unterstellen oder auch analog den natürlichen Meerengen zu behandeln, zu einem negativen Ergebnis geführt hat, bietet sich eine zweite Behandlungsmöglichkeit dar, bei welcher die Interessen der nur durch ihre Schiffahrt am Kanal beteiligten Staaten gleichfalls in befriedigender Weise gewahrt würden; es wäre dies nämlich dann der Fall, wenn man die internationalen Kanäle auf dieselbe rechtliche Stufe stellen würde, wie die sogenannten Küstengewässer (im Sinne der bei Schücking[2]. genau niedergelegten Definition).

Hier wäre das praktische Resultat ein sehr günstiges, indem beiden Parteien, den Uferstaaten und den fremden Staaten geholfen wäre. Es würde dann nach heute herrschender Lehre[3] den Uferstaaten eine beschränkte Gebietshoheit über den Kanal zustehen, so daß den fremden Schiffen der Aufenthalt im Kanal (zu Seemanövern u. dergl.) untersagt werden könnte, den Uferstaaten würde ipso iure die Seepolizei im Kanal, sowie eine beschränkte Gerichtsbarkeit zustehen. Auf der andern Seite könnte den fremden Schiffen (Handels- und Kriegsschiffen die freie Durchfahrt nicht versagt werden; auch dürfte dieselbe nicht von der

---

[1] So auch Rheinstrom a. a. O., S. 2 ff.

[2] Schücking, Das Küstenmeer, S. 3 ff.; vergl. aber auch Meurer, Luftschiffahrtsrecht, S. 5 ff.

[3] Liszt, S. 4.

Entrichtung von Gebühren und Abgaben abhängig gemacht werden. Gewiß, das praktische Ergebnis wäre für beide Parteien ein sehr annehmbares. Aber wiederum berechtigt uns dieser Umstand für sich allein noch nicht, die Grundsätze über das Küstenmeer ohne weiteres auf die internationalen Kanäle zu übertragen. Eine Übertragung dieser Grundsätze wäre dann möglich, wenn für die Regelung der Küstengewässer und diejenige der internationalen Kanäle eine gemeinsame Ratio zugrunde gelegt werden könnte. Dies ist aber nicht der Fall: während nämlich bei der Regelung der letzteren der Gesichtspunkt des Interessenkonflikts zwischen Uferstaaten und fremden Staaten ausschlaggebend ist, werden die Grundsätze über die Küstengewässer von dem Gesichtspunkt des Küstenschutzes beherrscht. Sämtliche Rechtsregeln in Ansehung der Küstengewässer haben den Zweck, zwischen dem Festland und der offenen See eine Übergangszone einzuschalten, in welcher die Freiheit des Meeres zum Schutze des Uferstaates eingeschränkt ist. Bei den internationalen Kanälen dagegen spielt die Frage nach dem Schutze des Uferstaats nicht die ausschlaggebende Rolle. Es muß also schon aus dem Grunde eine Gleichstellung mit den Küstengewässern abgelehnt werden, weil es an einem gleichartigen Interessenschutzbedürfnis fehlt. Fernerhin müßte auch bei einer Gleichstellung mit den Küstengewässern mit Hilfe einer Fiktion operiert werden, weil auch in diesem Fall der Kanal als Meeresteil angesehen werden müßte. In diesem Sinne würde dann auch derselbe Ablehnungsgrund Platz greifen, welcher zur Ablehnung des Prinzips der Meeresfreiheit geführt hat.

Es bliebe nun noch die dritte Möglichkeit zu erörtern, ob die internationalen Kanäle als Eigengewässer der sie umschließenden Uferstaaten angesehen werden können. Die Anerkennung eines derartigen Satzes würde zweifellos eine Bevorzugung der uferstaatlichen Interessen auf Kosten der übrigen Staaten bedeuten, und es fragt sich, ob eine derartige Bevorzugung aus irgend einem Gesichtspunkt gerechtfertigt erscheint. An sich bedeutet die Eröffnung einer neuen Weltverkehrsstraße eine derartige Umwälzung in den wirtschaftlichen und handelspolitischen Beziehungen aller Staaten, daß es im heutigen Zeitalter, das so ganz im Zeichen

des Verkehrslebens steht, sich beinahe als eine Anmaßung darstellt, wenn ein einzelner Staat sich besondere Vorteile aus der Eröffnung einer solchen Verkehrsstraße gewähren läßt. Immerhin verdienen auch gewisse andere Punkte Berücksichtigung, welche für ein Sonderrecht des eröffnenden Staates sprechen.

Es wurde schon erwähnt, daß der Uferstaat einen positiven Gebietsverlust erleiden würde, wenn ein Streifen seines Gebietes, der bisher als Landgebiet seiner unumschränkten Hoheit unterstanden ist, nun plötzlich dadurch, daß er künstlich überflutet wird, seinem Herrschaftsbereich entzogen würde. Wenn ein Staat sein Landgebiet dazu hergibt, daß über dasselbe ein Verkehrsweg hergestellt wird, der nicht nur ihm, sondern sämtlichen Staaten zum Vorteil gereicht, so entspricht es durchaus der Billigkeit, daß dieser Staat hinsichtlich des neuen Verkehrsweges auch eine bevorzugte Sonderstellung einnimmt.

Es ist aber auch mit den Interessen der übrigen Staaten sehr wohl vereinbar, daß ein einzelner Staat die Gebietshoheit über einen internationalen Kanal ausübt. Denn aus dieser Gebietshoheit erwachsen demselben nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten. Allein schon die Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Ordnung sind Verpflichtungen, denen kein anderer Staat besser nachkommen könnte als der Uferstaat, und hierfür eben bietet ein Äquivalent das Recht der Gebietshoheit. In Friedenszeiten wird es jedem Schiff, gleichgültig welche Flagge es führt, gegen Entrichtung einer angemessenen Abgabe stets möglich sein, den internationalen Kanal ebenso zu benützen, wie wenn er selbst dem Uferstaat angehören würde, und im Falle des Kriegs werden solange es überhaupt Kriege gibt, Machtfragen die Entscheidung geben, so daß die Rechtsfrage, wer im Kanale die Gebietshoheit ausübt, von untergeordneter Bedeutung ist.

Danach würden sich die internationalen Kanäle hinsichtlich der Frage der Gebietshoheit in ihrer rechtlichen Behandlung nicht wesentlich unterscheiden von den nationalen Binnengewässern, Seen und Flüssen. Ihre internationale Bestimmung verlangt jedoch noch ein weiteres, nämlich die Sicherstellung der internationalen Interessen. Diese Interessen finden ihren

Ausdruck in dem Verlangen nach internationaler Schiffahrtsfreiheit, wie sie bei den internationalen Strömen praktisch ausgebildet wurde. Dort bei den internationalen Strömen wurde das Prinzip der Schiffahrtsfreiheit in der Weise durchgesetzt, daß zwischen den beteiligten Mächten ein Kollektivvertrag zustande kam. Derselbe Weg zur Sicherstellung der Schiffahrtsfreiheit ist auch bei den internationalen Kanälen einzuschlagen und ist z. B. hinsichtlich des Suezkanals bereits durch Kollektivvertrag vom 29. Oktober 1888 eingeschlagen worden.

Dadurch wird jedoch der Grundsatz, daß die internationalen Kanäle sich als Eigengewässer des Uferstaats darstellen, nicht aufgehoben; er wird lediglich dahin modifiziert, daß die Gebietshoheit des Uferstaats eine Beschränkung erleidet zugunsten der internationalen Schiffahrtsfreiheit.

Die Behandlung der internationalen Kanäle als Eigengewässer entspricht auch am ehesten ihrer natürlichen Beschaffenheit, denn die Kanäle sind auf keinen Fall als Meeresteile zu betrachten, selbst wenn sie zwei Weltmeere miteinander verbinden. Zu demselben Ergebnis gelangt Bustamante, welcher in der Revue de droit international[1] ausführt: „Wenn Frankreich z. B. das Mittelländische Meer mit dem Atlantischen Ozean durch einen Kanal über französisches Gebiet verbinden würde, so würde es zweifellos der Schiffahrt fremder Staaten diejenigen Bedingungen auferlegen, die es für gut finden würde ...., denn es würde den Kanal wie einen Fluß behandeln, welcher vollständig auf französischem Gebiete läuft.“ Dieselbe Regelung hat auch hinsichtlich des Nordostseekanals Platz gegriffen, ohne daß je von irgend einer Seite Widerspruch erhoben worden wäre. Es ist durch langjährige Rechtsübung durchaus fest begründet, daß der Nordostseekanal ein deutsches Eigengewässer ist. Kein anderer Staat hat sich bis jetzt je das Recht angemaßt, die Gebietshoheit des Deutschen Reiches über diesen Kanal zu bestreiten, obwohl derselbe zwei freie Meere miteinander verbindet.

Es ist aber nicht einzusehen, weshalb auf den einen internationalen Kanal ein anderes Grundprinzip zur Anwendung

[1] a. a. O., S. 228 ff.

kommen sollte als auf alle anderen. Der Nordostseekanal unterscheidet sich zwar in militärischer und in wirtschaftlicher Hinsicht von den Kanälen von Suez und von Panama, nicht aber in rechtlicher. Wohl ist die wirtschaftliche Bedeutung der beiden letzteren für den Weltverkehr eine unvergleichlich größere, doch ist die rechtliche Grundlage überall dieselbe: Die internationalen Kanäle sind Eigengewässer derjenigen Staaten, deren Gebiet sie durchschneiden.

Die bisher bestehenden Kanäle durchschneiden immer nur je einen Staat, doch ließe sich auch der Fall denken, daß ein Kanal das Gebiet mehrerer Staaten durchschneiden und dadurch erst zu einem „internationalen" Kanal im wahren Sinne des Wortes würde. Hierbei wären wiederum zwei verschiedene Fälle denkbar, welche beide zu Vergleichen mit bereits bestehenden Rechtsverhältnissen Anlaß geben.

Der erste Fall wäre der, daß ein Kanal der Reihe nach mehrere Staaten durchschneiden würde, etwa nach Art eines Flusses, welcher in dem Gebiete eines Staates entspringt und sodann noch mehrere andere Staaten durchströmt, bevor er das Meer erreicht. Ein solcher Fluß oder Strom steht, auch wenn er als sogen. „konventioneller" oder „internationaler" Strom für die Schiffahrt aller Staaten offensteht, nach heute herrschender Lehre[1] nach wie vor unter der Gebietshoheit der Uferstaaten, und zwar erstreckt sich diese Gebietshoheit jeweils auf dasjenige Stück des Stromes, welches den betreffenden Staat durchströmt. Es wäre wohl das nächstliegende, auch für einen Kanal, der in der angegebenen Weise das Gebiet mehrerer Staaten durchschneidet, dieselbe Regel gelten zu lassen und anzunehmen, daß derselbe der Reihe nach der Gebietshoheit der verschiedenen Uferstaaten untersteht.

Der zweite Fall wäre der, daß der Kanal der Länge nach zwischen zwei verschiedenen Staaten hindurchführen würde und so gewissermaßen die Grenze zwischen diesen beiden Staaten bilden würde. Hier wird sich wohl wie bei einem Grenzflusse die beste Lösung ergeben, wenn man annimmt, den beiden Uferstaaten stehe in dem Kanal eine geteilte Gebietshoheit zu und zwar je bis zur Mittellinie des Kanals.

[1] Liszt a. a. O., S. 205.

2. Kapitel.

Praktische Anwendung auf den Panamakanal.

§ 4.

Die Zehnmeilenzone.

Das Ergebnis der bisherigen Untersuchungen ist, daß die internationalen Kanäle, also auch der Panamakanal, als Eigengewässer anzusehen sind. Es drängt sich nun von selbst die weitere Frage auf, als wessen Eigengewässer der Panamakanal zu gelten hat.

Die Frage scheint auf den ersten Blick leicht lösbar zu sein; es kann ja nach dem Bisherigen nur der Uferstaat zur Ausübung von Hoheitsrechten über den Kanal in Betracht kommen und die Feststellung, wer der Uferstaat eines Kanals ist, bietet in der Regel keine allzugroßen Schwierigkeiten. Nun liegen aber gerade beim Panamakanal die Verhältnisse so, daß nur auf Grund eingehender Untersuchungen Klarheit geschafft werden kann darüber, welcher Staat eigentlich der Uferstaat ist. Um sich von diesen Verhältnissen einigermaßen ein Bild machen zu können, ist es notwendig, sich die geographisch-politische Lage des Kanals zu vergegenwärtigen. Der Isthmus von Darien, welchen der Kanal durchkreuzt, gehörte bis zum Jahre 1903 der Republik Kolumbien an. Durch die Revolution vom 4. November 1903 trennte sich der nördlichste Teil dieser Republik von Kolumbien los und bildet seit dieser Zeit die selbständige Republik Panama. Diese neue Republik Panama wird etwa in der Mitte durchkreuzt in der Richtung von Nordwest nach Südost durch die Trace des Panamakanals, welcher die Stadt Colon auf der atlantischen Seite mit der Stadt Panama auf der pazifischen Seite des Isthmus miteinander verbindet. Der Kanal befindet sich also auf den ersten Blick auf panamanischem Gebiet und würde mangels weiterer Ver-

einbarungen Eigengewässer der Republik Panama darstellen. Nun besteht aber ein Vertrag vom 17. November 1903[1], welcher die Gebietshoheit der Republik Panama über den Kanal tatsächlich illusorisch macht. Der Artikel 2 dieses Vertrages bestimmt nämlich, daß die Republik Panama „für ewige Zeiten den Vereinigten Staaten für den Bau, die Unterhaltung, den Betrieb, die Regelung der Gesundheitsverhältnisse und den Schutz des Panamakanals den Gebrauch, den Besitz und die Beaufsichtigung einer Zone von Land und Land unter Wasser (land and land under water) in einer Breite von 10 Meilen“ zugesteht.

Nach dieser Vertragsbestimmung befindet sich also gerade derjenige Teil der Republik Panama, der die Ufer des Kanals einschließt, nämlich eine Gebietszone von fünf Meilen auf jeder Seite des Kanals, nicht im Besitz uneingeschränkter Souveränität. Es besteht vielmehr gerade in dieser Zehnmeilenzone längs des Kanals eine ganz eigenartige Beschränkung der Gebietshoheit der Republik Panama zugunsten der Vereinigten Staaten.

Es erscheint nun außerordentlich zweifelhaft, wie diese Einschränkung der Rechte der Republik Panama einerseits und die Entstehung von Rechten der Vereinigten Staaten im Gebiete des Panamakanals andererseits juristisch zu charakterisieren ist, auf welchem Rechtstitel die tatsächliche Vorherrschaft der Vereinigten Staaten in der Kanalzone ruht. Denn darüber, daß die tatsächliche Herrschaft in dieser Zone von der nordamerikanischen Union ausgeübt wird, besteht sicherlich kein Zweifel. So wurde z. B. alsbald nach dem Inkrafttreten des Hay-Varilla-Vertrages am 29. Februar 1904 eine Kommission ins Leben gerufen, welche mit der Regierungsgewalt (government) in der Kanalzone betraut wurde. Der Kommission wurde die gesetzgebende Macht verliehen und ein Mitglied derselben zum Gouverneur der Kanalzone ernannt. Die Gesetze des Landes auf der Kanalzone sollten in Kraft bleiben, bis die Kommission sie ändere. (So ist das von Kolumbien übernommene, auf römisch-rechtlicher Grundlage basierende Zivilrecht in Kraft geblieben. Strafrechtliche Bestimmungen

[1] Bekannt unter dem Namen Hay-Bunau-Varilla-Vertrag und abgedruckt in Anlage IV.

dagegen sind von der Kommission getroffen worden.) Wenn sich also eine Herrschaft der Union in der Kanalzone de facto aus den Tatsachen der Wirklichkeit ergibt, so ist es um so schwieriger, festzustellen, welches völkerrechtliche Verhältnis zwischen Panama und der Union diesem tatsächlichen Herrschaftsverhältnis zugrunde liegt. Eine positive Gebietsabtretung von seiten der Republik Panama an die Union in der besagten Zone hat nicht stattgefunden, denn sonst müßten z. B. die Bewohner der Kanalzone die Staatsangehörigkeit der Vereinigten Staaten besitzen, tatsächlich aber besitzen sie diejenige von Panama. Andererseits sind die Beschränkungen der Gebietshoheit der Republik Panama in der Kanalzone von so einschneidender Natur, daß man etwa von einer bloßen Schutzherrschaft der Vereinigten Staaten in dieser Zone nicht sprechen kann.

Der Versuch, die in Frage stehende Rechtsstellung der Union mit der Stellung anderer Großmächte in ähnlichen, von ihnen abhängigen Gebieten fremder Staaten zu identifizieren, führt zunächst zu einem Vergleich mit den in der Staatenpraxis des ausgehenden 19. Jahrhunderts öfters wiederkehrenden Verträgen, in welchen ein bestimmtes Gebiet eines Staates einem andern Staate unter Übertragung der Hoheitsrechte pachtweise überlassen wird. Durch solchen Pachtvertrag hat Deutschland Kiautschou erworben; ähnliche Pachtverträge mit China liegen dem Erwerbe Wei-Hai-Weis durch England und Port Arthurs durch Rußland zugrunde. Was speziell den Kiautschou-Vertrag anbelangt, so verpflichtet sich der Kaiser von China in Artikel 1 des Vertrages vom 6. März 1898[1] unter Vorbehalt aller Souveränitätsrechte in einer Zone von 50 km den freien Durchmarsch deutscher Truppen zu jeder Zeit zu gestatten. In Artikel 2 überläßt China beide Seiten des Eingangs der Bucht von Kiautschou pachtweise, vorläufig auf 99 Jahre, an Deutschland.

Gerade dieser letzte Vertragsartikel enthält nun aber das Kriterium, das diesen und alle ähnlichen Pachtverträge wesentlich unterscheidet von dem Abkommen über die Panamakanalzone.

---

[1] Abgedruckt bei Fleischmann, S. 321 ff.

Mag nämlich die durch die Pachtverträge ausgesprochene Überlassung von Hoheitsrechten an fremde Staaten noch so universal und mag dieselbe auch für eine sehr lange Zeit in Aussicht gestellt sein: Immer nur ist die Pacht für eine bestimmte, zum voraus festgelegte Zeit (die allerdings durch spätere Abmachungen verlängert werden kann) verabredet. Demgegenüber bestimmt Artikel 2 des Hay-Varilla-Vertrages ausdrücklich den Besitz der Kanalzone für „ewige Zeiten" (in perpetuity) den Vereinigten Staaten zu. Es läßt sich also, ganz abgesehen von dem mehr äußerlichen Umstand, daß der Ausdruck „Pacht" (leasure) in dem Vertrage nicht erwähnt ist, das Herrschaftsverhältnis der Union in der Kanalzone mit den erwähnten Pachtverhältnissen nicht auf eine Stufe stellen.

§ 5.

Staatsservituten.

Eine weitere mögliche Betrachtungsweise wäre die, in Ansehung der Herrschaft über die Kanalzone die in der heutigen Völkerrechtsliteratur häufig vertretene Rechtsfigur einer Staatsdienstbarkeit anzunehmen. Schon Fiore[1] spricht von „servitu di diritto internazionale" und bezeichnet dieselben als „restrizioni della completa indipendenza dello stato" durch ein „patto in vista del quale uno stato si sia obligato a fare o a soffrire qualche cosa a vantaggio di un altro." Diese Definition des italienischen Schriftstellers deckt sich etwa mit derjenigen von Clauss, welcher wohl am eingehendsten in Deutschland die Lehre von den Staatsservituten behandelt hat. Clauss[2] bezeichnet die Staatsdienstbarkeiten als „dauernde, durch einen speziellen Vertrag geschaffene Beschränkungen der Gebietshoheit eines Staates gegenüber einem anderen Staat[3]. Als eine solche, die Gebietshoheit der Republik Panama in der Kanalzone dauernd beschränkende Staatsservitut

[1] a. a. O. S 363.

[2] a. a. O. S. 148.

[3] So auch Heilborn a. a. O. S. 1011, ... „dauernde Beschränkungen der Gebietshoheit eines Staates zugunsten eines anderen".

wird das Verhältnis zwischen der Union und Panama angesehen von Pensa[1], welcher ausführt: „on peut dire que les droits des Etats-Unis constituent une véritable servitude internationale, dans laquelle les Etats-Unis détiennent le fond dominant et la République de Panama le fond servant."

Der Begriff der Dienstbarkeit ist aus dem Gebiete des Privatrechts herübergenommen worden in das Gebiet des öffentlichen Rechts. Es gelten also für die Staatsdienstbarkeiten in analoger Weise dieselben Grundsätze im öffentlichen Recht, welche im Privatrecht für das Institut der gewöhnlichen Dienstbarkeit gelten. Nun ist aber das hervorragendste Merkmal der privatrechtlichen Dienstbarkeit im Vergleich zu andern privatrechtlichen Verpflichtungsarten darin zu erblicken, daß die in der Dienstbarkeit verkörperte Verpflichtung dinglicher Art ist und mit irgend einer Sache (beweglichen Sache oder Immobilie) unlöslich verbunden ist im Gegensatz zu den Verpflichtungen obligatorischer Art, bei denen dies nicht der Fall ist. Entsprechend besteht das wichtigste Merkmal der öffentlichrechtlichen Staatenservitut in ihrem dinglichen Charakter, der sich darin äußern muß, daß der Anspruch des aus der Dienstbarkeit berechtigten Staates sich nicht gegen die Person eines bestimmten Einzelstaates richtet, sondern an einem bestimmten Gebiete haftet und deshalb auch dem Rechtsnachfolger auf dem belasteten Gebiete gegenüber jederzeit muß geltend gemacht werden können.

Die Anwendung dieses Grundsatzes auf die Panamakanalzone ergibt Schwierigkeiten hinsichtlich des dinglichen Charakters der im Hay-Varilla-Vertrag vorgesehenen Beschränkungen. Die Sachlage wird an der Hand eines Beispiels leichter zu klären sein: Als einen wichtigen Ausfluß des Herrschaftsverhältnisses der Union in der Kanalzone kann man deren Recht bezeichnen, Befestigungen zum Schutze der Kanalbauten im Gebiete der Kanalzone anzulegen, welches in Artikel 23 des Hay-Varilla-Vertrages festgelegt ist. Dieses Recht ist gewiß in demselben Maße Dritten gegenüber wirksam wie die übrigen sich aus dem Vertrag er-

[1] a. a. O. S. 277.

gebenden Rechte. Trotzdem wird es nicht angängig sein, dieses Recht als ein dingliches zu bezeichnen. Als dingliches Recht müßte es im Gegensatz zu obligatorischen Berechtigungen aktiv und passiv auf den Gebietsnachfolger übergehen. Würde also die Republik Panama mitsamt der Kanalzone im Krieg von einem anderen Staate weggenommen und diesem neuen Staate einverleibt, so müßte für den Fall des Vorliegens einer wirklichen Servitut der siegende Staat jene Staatsdienstbarkeit als fortdauernd anzuerkennen verpflichtet sein [1].

Daß ein derartiger Übergang der Verpflichtung nicht der tatsächlichen Sachlage entspricht, liegt auf der Hand. Eine derartige Verpflichtung des siegenden Staates müßte vielmehr durch die Union erst neu begründet werden. Man kann also nicht von einer Staatsservitut sprechen, der zufolge die der Republik Panama gehörige Kanalzone das dienende Grundstück, die Union das herrschende Grundstück analog repräsentieren würde; denn das für jede Art von Servitut entscheidende Merkmal der Dinglichkeit greift nicht Platz.

§ 6.

Verschleierter Gebietserwerb.

Die Stellung der Vereinigten Staaten im Gebiete des Panamakanals ist eben eine ganz eigenartige, durch die geschichtliche und politische Entwicklung der letzten Jahrzehnte bedingte, völkerrechtliche Position, welche in den bisherigen Gebiets- und Herrschaftsverhältnissen anderer Länder kein exaktes Analogon findet. Man kann dieselbe mit Liszt [2] dem weiteren Begriff des „verschleierten Gebietserwerbs“ als eine besondere Art unterstellen, insofern man als verschleierte Form derivativen Gebietserwerbs die Fälle der Übernahme eines Gebiets „zur Besetzung und Verwaltung“ unter nomineller Fortdauer der bisherigen Staatsgewalt zusammenfassen will. Die Rechtslage der Union gegenüber der Republik Panama ist eine ähnliche wie diejenige Österreich-Ungarns

[1] Fricker a. a. O. S. 73.

[2] Liszt a. a. O. S. 97.

gegenüber von Bosnien und Herzegowina oder wie diejenige Englands gegenüber der Insel Cypern. In diesen sämtlichen Gebieten besteht nominell in Vertragstexten und Vereinbarungen die Souveränität des kleineren und schwächeren Staatswesens zu Recht, in Wirklichkeit aber hat der stärkere Staat bereits das kleinere Staatsgebilde in festen Händen, und das nominelle Fortbestehen der alten Herrschaftsrechte soll nur dazu dienen, dem schwächeren Staate die tatsächlich bereits erfolgte Annexion auf schonende Weise zu verhüllen. Im Falle eines Krieges wird hier wie dort der annektierte Staat zum Kriegsschauplatz des annektierenden Staates gerechnet werden. — Man hat es also trotz aller Vertragsklauseln in der Panamakanalzone hinsichtlich der Gebietshoheit mit einer uneingeschränkten Gebietsherrschaft der Vereinigten Staaten zu tun. In diesem Sinne bestimmt auch der Artikel 3 des Hay-Varilla-Vertrages, „daß innerhalb der Kanalzone die Staatshoheit der Union die Souveränität Panamas ausschließt“. In Artikel 23 desselben Vertrages ist der Union das Recht eingeräumt, zum Schutze des Kanals und der Hilfsanlagen nach eigenem Ermessen und jederzeit außer ihrer Polizei auch Truppen und Marine zu verwenden, sowie Befestigungen anzulegen (von welch letzterem Rechte die Union in allerjüngster Zeit bereits Gebrauch gemacht hat). Endlich sichert der früher erwähnte Artikel 2 des Vertrages der Union in der Kanalzone die Beaufsichtigung, den Besitz und Gebrauch des Landes zu. Daß der Sinn all dieser Bestimmungen dahin geht, den Vereinigten Staaten beinahe schrankenlose Herrschaftsrechte in der Kanalzone einzuräumen, wird sich im Ernste nicht bestreiten lassen.

3. Kapitel.

Rechtsstellung der Vereinigten Staaten bezüglich der Schiffahrt im Panamakanal.

§ 7.

Fremde Handelsschiffe im Frieden.

Aus der tatsächlichen Ausübung der Souveränitätsrechte seitens der Vereinigten Staaten in der Zehnmeilenzone des Panamakanals folgt, daß die Ausübung der Rechte, welche sich aus der Natur des Panamakanals als eines Eigengewässers ergeben, den Vereinigten Staaten zusteht. Aus ihrer eigenartigen Stellung im Gebiete des Panamakanals erwachsen nämlich der Union allerhand Rechte und Pflichten, die nun in folgendem erörtert werden sollen. Dabei wird von etwa bestehenden vertraglichen Vereinbarungen, welche Ausnahmen von dem allgemeinen Völkerrecht statuieren, zunächst ganz abgesehen werden. Der Kardinalsatz, den die Vereinigten Staaten aus der Ausübung der Gebietshoheit über die Kanalzone ableiten, ist natürlich der, daß sie kraft dieser Ausübung das Recht in Anspruch nehmen, den Angehörigen fremder Staaten die Schiffahrt in dem Kanal nach freiem Belieben zu gestatten oder zu verbieten. Daß dieses Recht durch Vertragsvereinbarungen mit England tatsächlich ganz oder teilweise ausgeschlossen ist, muß zunächst noch ganz unberücksichtigt bleiben.

Für den Fall der Zulassung fremder Schiffe tritt nun der Uferstaat, die Union, in ganz eigenartige Rechtsbeziehungen zu den zugelassenen Schiffen fremder Staatsangehörigkeit. Diese Rechtsbeziehungen sind grundsätzlich verschiedene im Frieden und im Krieg. Es sollen zunächst die Rechtsverhältnisse in Friedenszeiten erörtert werden. Hierbei ist noch weiter zu unterscheiden zwischen zugelassenen Kauffahrteischiffen und zugelassenen Kriegs-

schiffen. Die Rechtsstellung, die ein fremdes Kauffahrteischiff im Panamakanal den Vereinigten Staaten gegenüber einnimmt, läßt sich in kurzer Form am besten mit dem Satze wiedergeben, den Heffter[1] mit Bezug auf Kauffahrteischiffe in fremden Hoheitsgewässern ausspricht: „Jedes fremde Schiff, welches in Häfen oder in andere eigentümliche Gewässer eines Staates kommt, wird der dortigen Schiffahrtspolizei, den Schiffahrtsabgaben und der Gerichtsbarkeit des Landes unterworfen.“ (Auf fremde Kriegsschiffe kommen dagegen, wie weiter unten gezeigt werden wird, teilweise andere Grundsätze zur Anwendung.)

Was zunächst die Frage der Schiffahrtspolizei anlangt, so ist es im Interesse der öffentlichen Ordnung im Panamakanal durchaus geboten, daß eine Aufsichtsgewalt über fremde Handelsschiffe während ihrer Durchfahrt durch den Kanal dem Uferstaat, den Vereinigten Staaten, zusteht. Auch die Frage der Schiffahrtsabgaben für Benützung des Kanals bietet keine wesentlichen Schwierigkeiten, denn es ist durchaus gerecht, daß für Bau und Instandhaltung des Kanals dem Unternehmerstaat ein gewisses Entgelt geleistet werde. Schwierigkeiten bietet allein die Frage der Unterwerfung fremder passierender Handelsschiffe unter die Gerichtsbarkeit der Vereinigten Staaten.

Eine grundsätzliche Befreiung der Handelsschiffe von der staatlichen Gewalt des Uferstaats wäre eine unbegründete Schmälerung der Souveränitätsrechte dieses Uferstaats, der Union. Auf der andern Seite läßt sich eine vollständige Unterstellung des Schiffes unter die uferstaatliche Herrschaft nur schwer rechtfertigen, da das Schiff doch nach wie vor einen Teil des Heimatstaates repräsentiert und als solches den heimatlichen Gesetzen unterworfen ist. Es gilt also, einen Mittelweg zu finden, welcher die konkurrierenden Staatenkompetenzen in zweckentsprechender Weise abteilt und man erhält die günstigste Lösung, wenn man dem Uferstaat nur insoweit die Gerichtsbarkeit über die in dem Kanal befindlichen fremden Handelsschiffe einräumt, als derselbe an gewissen Rechtsangelegenheiten interessiert ist, welche

[1] Heffter a. a. O, S. 79.

diese Schiffe betreffen. Ein derartiges Interesse an der Einmischung in die Rechtsangelegenheiten der fremden Schiffe steht aber dem Uferstaat namentlich dann zu, wenn ein Eingriff in die Rechtssphäre seiner Untertanen erfolgt. Dies tritt besonders deutlich hervor, wenn an Bord eines den Kanal passierenden Schiffes eine strafbare Handlung begangen wird, deren Wirkung sich über den Bereich des Schiffes hinaus auf das Kanalgebiet ausdehnt. Wenn z. B. ein Engländer auf einem englischen Schiff aus einer Pistole einen Schuß abgibt und durch diesen Schuß einen Angehörigen der Vereinigten Staaten, der sich etwa am nahen Ufer befindet, verletzt, so werden die Vereinigten Staaten wegen dieses Eingriffs in ihre Rechtssphäre befugt sein, von ihrer Gerichtshoheit Gebrauch zu machen[1]. Dasselbe gilt, wenn der Verletzte sich auf dem Kanal selbst, etwa in einem Boot befunden hat. Auch wenn der Verletzte ein Angehöriger eines dritten Staates, z. B. ein Franzose, gewesen ist, so wird der Uferstaat, die Union in ihrer Rechtssphäre verletzt und zum Einschreiten befugt sein. Ganz anders verhält es sich jedoch dann, wenn der Schuß des Engländers einen an Bord des englischen Schiffs befindlichen Menschen verletzt: Hier besteht in keiner Weise ein Eingriff in die Rechtssphäre des Uferstaats, weil derselbe durchaus nicht daran interessiert ist, was an Bord des fremden Schiffes vorgeht, solange sich die Wirkung dieses Vorgangs auf das Schiff selbst beschränkt.

Doch nicht nur auf dem Gebiet des Strafrechts kann der Uferstaat durch vorüberfahrende Schiffe in seiner Rechtssphäre verletzt werden; dasselbe gilt vielmehr auch auf dem Gebiet des Zivilrechts, wenngleich dies hier vielleicht nicht so deutlich hervortritt. Gesetzt den Fall, es finde in dem Kanal ein Zusammenstoß statt zwischen zwei fremden Schiffen, so hat der Uferstaat nicht nur an der strafrechtlichen Verfolgung des schuldigen Teiles ein Interesse, sondern auch daran, daß die zivilrechtlichen Folgen, namentlich Schadenersatzansprüche, die infolge des Zusammenstoßes auf seinem Gebiete entstehen, nach seinem ufer-

[1] Vergl. hierzu auch Meurer, Luftschiffahrtsrecht, S. 33 ff.

staatlichen Rechte entschieden werden; denn auch hier ist er in seiner Rechtssphäre verletzt, entweder direkt, wenn seine eigenen Staatsangehörigen bei dem Zusammenstoß zu Schaden kommen oder wenigstens indirekt insofern, als die von ihm gewährleistete Rechtssicherheit in dem Kanalgebiet, auf die noch weiter unten zurückzukommen ist, gefährdet worden ist. — Aber auch auf dem Gebiet des Zivilrechts ist die Grenzlinie für die Gerichtsbarkeit der Vereinigten Staaten da zu ziehen, wo deren Interesse an der Einmischung in die Rechtsverhältnisse der passierenden Schiffe aufhört. Auch zivilrechtliche Interessen der Vereinigten Staaten bestehen dann nicht, wenn es sich um Vorgänge handelt, deren Wirkung nicht über den Bereich des passierenden Schiffes selbst hinausgeht. Die Union hat z. B. keinerlei Interesse daran, ob auf einem spanischen Schiff zwischen zwei Portugiesen ein zivilrechtlicher Vertrag irgendwelcher Art während der Durchfahrt durch den Panamakanal geschlossen wird.

Dasselbe gilt von Akten der freiwilligen Gerichtsbarkeit, welche an Bord eines passierenden Schiffes vorgenommen werden. Es könnten also z. B. notarielle Beurkundungen an Bord eines deutschen Schiffes vorgenommen werden, solange dieses den Kanal von Panama durchfährt, ohne daß man sagen könnte, die Vereinigten Staaten werden dadurch in ihrer Rechtssphäre verletzt, denn an sich haben dieselben nicht das geringste Interesse an diesem rein internen Vorgang auf dem deutschen Schiffe.

Eine besondere Berücksichtigung in diesem Zusammenhang erfordert noch die Frage des Asylrechts: Wenn ein flüchtiger Verbrecher sich vom Kanalufer an Bord eines eben vorüberfahrenden fremden Schiffes flüchtet und dort Aufnahme findet, so fragt es sich, ob die Vereinigten Staaten Auslieferung bezw. Herausgabe dieses Verbrechers verlangen und eventuell erzwingen dürfen. Die Frage entscheidet sich nach dem in allen bisherigen Fragen durchschlaggebenden Grundsatz, daß die Gerichtshoheit der Vereinigten Staaten so weit reicht, als sie in ihrer Interessensphäre verletzt oder gefährdet sind. Eine derartige Verletzung findet aber dann statt, wenn der Kapitän des Schiffes den Flüchtling der Gerichtsbarkeit der Vereinigten Staaten zu entziehen sucht;

die Vereinigten Staaten könnten also in solchem Falle die Herausgabe verlangen.

Aus den bisherigen Ausführungen geht hervor, daß fremde Kauffahrteischiffe im Panamakanal in weitem Umfang der Staatsgewalt der Vereinigten Staaten unterworfen sind.

Eine derartige Unterwerfung erscheint aber nur dann gerechtfertigt, wenn auch die Vereinigten Staaten ihrerseits verpflichtet sind, dem fremden Schiffe eine entsprechende Unterstützung zu gewähren. Diese ist darin zu erblicken, daß das fremde Schiff während seiner Durchfahrt durch den Kanal insoweit auch dem Schutz des Uferstaats und seiner Gerichtsbarkeit untersteht, als es selbst von der Staatsgewalt der Vereinigten Staaten in Anspruch genommen werden kann.

Dieser Schutz äußert sich darin, daß dem fremden Schiff auf sein Ansuchen hin Abhilfe gegen Beeinträchtigungen von dritter Seite durch die Vereinigten Staaten zu gewähren ist. Auch zu seinen Gunsten besteht also die Polizeigewalt und die Gerichtsbarkeit der Vereinigten Staaten in der Kanalzone zu Recht. Der beanspruchte Schutz wird ihm entweder von Amts wegen oder auf unmittelbares Ansuchen oder durch Vermittlung des sein Heimatland vertretenden Konsuls gewährt[1].

§ 8.

Fremde Kriegsschiffe im Frieden.

Ganz anders ist die Rechtsstellung, welche die Vereinigten Staaten einem in den Panamakanal zugelassenen fremden Kriegsschiffe gegenüber einnehmen. Darüber, ob das Kriegsschiff überhaupt zugelassen werden soll, entscheidet hier mehr als in jeder anderen Frage ausschließlich der Uferstaat kraft seiner Gebietshoheit (natürlich auch hier nur insoweit, als er nicht durch vertragliche Vereinbarungen mit andern Staaten zu einem anderen Verhalten gezwungen ist). Diesem nämlichen Grundsatz entspringt z. B. auch der § 2 der Betriebsordnung des Kaiser-Wilhelmkanals (vom 29. Juli 1901), wonach fremde Kriegsschiffe nur

[1] Perels a. a. O. S. 60.

nach vorgängiger, auf diplomatischem Wege zu erwirkender Genehmigung Deutschlands in den Kanal einlaufen dürfen.

Gesetzt nun den Fall, ein fremdes Kriegsschiff befinde sich mit Genehmigung der Vereinigten Staaten im Panamakanal, so fragt es sich wiederum, welche Rechte und Pflichten den Vereinigten Staaten hieraus dem fremden Kriegsschiff gegenüber erwachsen. Hier kann der maßgebende Gesichtspunkt nicht wie bei den zugelassenen Handelsschiffen darin erblickt werden, daß zwischen der konkurrierenden Staatshoheit der Vereinigten Staaten und derjenigen des Heimatstaates des Kriegsschiffes in angemessener Weise vermittelt wird. Hier besteht vielmehr die Staatshoheit des Absendestaates über das Kriegsschiff in vollem Umfange weiter. Das Kriegsschiff stellt sich dar als eine „schwimmende Festung des Heimatstaates“ [1]; es genießt auch in fremden Eigengewässern völlige Exterritorialität [2]. Der Hauptausfluß dieser Exterritorialität besteht darin, daß das Kriegsschiff unter keinen Umständen der Jurisdiktionsgewalt des Uferstaates unterworfen werden kann. Den Vereinigten Staaten steht also selbst dann, wenn sie durch einen Vorgang auf dem passierenden fremden Kriegsschiff in ihrer Rechtssphäre verletzt werden, kein Recht zu, irgend einen Akt der Gerichtshoheit über das fremde Kriegsschiff vorzunehmen. Wenn die Vereinigten Staaten auf eine derartige Verletzung ihrer Rechtssphäre hin dennoch reagieren, so ist dies kein Ausfluß ihrer Gerichtshoheit, sondern ein Akt der Selbsthilfe oder der Selbstverteidigung.

Im Zusammenhang damit ist aber zu erwähnen, daß ein fremdes in den Kanal zugelassenes Kriegsschiff trotz seiner Exterritorialität zu einem bestimmten Verhalten gegenüber den Vereinigten Staaten gezwungen ist. Dies gilt zunächst gegenüber gewissen polizeilichen Vorschriften der Vereinigten Staaten. Es wird einmal unumgänglich notwendig sein, daß auch Kriegsschiffe die vom Uferstaat erlassene Fahrordnung für den Kanal ebenso ein-

[1] Schücking a. a. O. S. 60.

[2] So Perels a. a. O. S. 79 und andere (Beling, S. 146 u. 161), welche noch weiter unterscheiden zwischen realer Exterritorialität (des Kriegsschiffes selbst) und Exemption des Personals.

halten wie die zugelassenen Handelsschiffe; dies ist zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit vor Zusammenstößen in dem Kanal durchaus geboten. In zweiter Linie können gesundheitspolizeiliche Vorschriften des Uferstaats in Frage kommen, wenngleich sich hierin Kriegsschiffe im allgemeinen besonderer Vergünstigungen erfreuen, so z. B. einer kürzeren Quarantänefrist, der Zulässigkeit einer Erklärung des Kommandanten an Stelle des Gesundheitspasses u. s. f.[1]. Wo es sich jedoch um zollpolizeiliche Vorschriften handelt, besteht kein Grund, dieselben in ihrer Wirkung auch auf Kriegsschiffe auszudehnen; das zollfiskalische Interesse der Vereinigten Staaten wird dadurch nicht verletzt, daß ein fremdes Kriegsschiff, das ja nicht wie ein Kauffahrteischiff dem Warenhandel dient, ohne Zollabfertigung ihr Gebiet durchschneidet[2].

Zu einem bestimmten Verhalten während ihrer Durchfahrt durch den Kanal sind fremde Kriegsschiffe aber namentlich auch in der Hinsicht gebunden, daß sie nicht etwa wie auf offener See militärische Übungen jeglicher Art wie Schießübungen, Boots- und Landungsmanöver veranstalten dürfen. Derartige Übungen würden vielmehr, sobald sie außerhalb des Bereichs des Kriegsschiffes selbst stattfinden, einer besonderen Genehmigung der Vereinigten Staaten bedürfen; wie dies auch im umgekehrten Fall die Vereinigten Staaten gesetzlich festgelegt haben, daß ihre eigenen Kriegsschiffe in fremden Hoheitsgewässern zu derartigen Veranstaltungen die vorgängige Erlaubnis des fremden Staates einzuholen haben[3].

Dagegen folgt aus der Exterritorialität des fremden Kriegsschiffes im Panamakanal ein weitgehendes Asylrecht an Bord des Kriegsschiffes. Wenn also ein Verbrecher sich vom Kanalufer

---

[1] Schücking a. a. O. S. 65.

[2] Für den Suezkanal besteht in dieser Frage die ausdrückliche Regelung des Art. 2 des „Réglement de navigation dans le canal maritime de Suez" vom 6. August 1892, wonach fremde Kriegsschiffe hinsichtlich der zollamtlichen Behandlung eine Vorzugsstellung einnehmen.

[3] Regulations for the government of the navy of the United States. 1900. Art. 304.

aus an Bord eines Kriegsschiffes flüchtet und dort mit Genehmigung des Kommandanten des Schiffes Aufnahme findet, so können die Vereinigten Staaten die Auslieferung des Flüchtlings nur auf diplomatischem Wege auf Grund etwaiger Auslieferungsverträge erbitten, dürfen aber auf keinen Fall kraft Gerichts- oder Polizeigewalt die direkte Herausgabe verlangen. Eine Asylgewährung an Bord von Kriegsschiffen wird natürlich nur bei politischen Flüchtlingen praktisch werden.

§ 9.

Besonderheiten in einem Krieg, in dem die Vereinigten Staaten neutral sind.

Gänzlich neue Rechtsfragen tauchen dann auf, wenn es sich darum handelt, welche Rechtsstellung in Kriegszeiten die Vereinigten Staaten als ausübendes Organ der Souveränität in der Kanalzone der Schiffahrt fremder Staaten gegenüber einnehmen. Hier gilt nicht mehr das gleiche wie in Friedenszeiten, sondern hier entscheiden kriegsrechtliche Grundsätze, und zwar, da es sich um ein Wassergebiet handelt, nicht die gewöhnlichen Grundsätze des Landkriegsrechts, sondern diejenigen des Seekriegsrechts. Während für die Gebräuche des Landkriegs bereits auf der ersten Haager Friedenskonferenz des Jahres 1899 eine vollständige Kodifikation geschaffen wurde, und zwar in dem Abkommen, betreffend die Gesetze und Gebräuche des Landkriegs (II. Konvention von 1899), so ist eine internationale Festlegung der Grundsätze des Seekriegsrechts erst im Jahre 1909 auf der Londoner Konferenz erfolgt, nachdem bereits auf der zweiten Haager Friedenskonferenz vom Jahre 1907 der „Wunsch“ ausgesprochen worden war, daß die Mächte die Landkriegskonventionen, soweit wie möglich, auch auf den Seekrieg anwenden möchten. Das Ergebnis der Londoner Konferenz von 1909 war eine „Erklärung über das Seekriegsrecht“, welche in neun Kapiteln die verschiedenen für den Seekrieg künftig maßgebenden Grundsätze festlegt. Einzelne wichtige Fragen des Seekriegsrechts wurden schon auf der zweiten Haager Konferenz vom Jahre 1907 behandelt und das Ergebnis dieser Verhand-

lungen ist in den Konventionen 6 bis 11 und 13 dieser Konferenz enthalten. So bildete insbesondere die Frage, welche Rechte und Pflichten ein neutraler Staat im Falle eines Seekriegs hat, bereits den Gegenstand des 13. Abkommens der zweiten Friedenskonferenz. Dieselbe Frage soll nun aber auch den Ausgangspunkt der Betrachtungen bezüglich des Panamakanals bilden, und es soll zunächst untersucht werden, welche Rechtssätze in einem Kriege zur Anwendung kommen, in welchem der Uferstaat, die Union, neutral bleibt.

Hierüber bestimmen zunächst die Artikel 1 bis 5 des 13. Abkommens von 1907[1], daß der Kriegführende in neutralen Gewässern keine Feindseligkeiten vornehmen darf: „Die Kriegführenden sind verpflichtet, die Hoheitsrechte der neutralen Mächte zu achten und sich in deren Gebiet und Gewässern jeder Handlung zu enthalten, welche auf seiten der Mächte, die sie dulden, eine Verletzung der Neutralität darstellen würde“ (Art. 1). Insbesondere ist es nach Art. 5 den Kriegführenden untersagt, neutrale Gewässer zu einem Stützpunkt für Seekriegsunternehmungen gegen ihre Gegner zu machen. Wenn also entgegen diesen Grundsätzen ein Kriegführender im Gebiete des Panamakanals Feindseligkeiten beginge, so ist es die Pflicht der Vereinigten Staaten, diese Feindseligkeiten zu verhindern oder wenigstens denselben energisch entgegenzutreten.

Der zweite Komplex von Bestimmungen (Art. 6 bis 11) geht dahin, daß die neutrale Macht weder unmittelbar noch mittelbar einen Kriegführenden unterstützen darf. Daraus ergibt sich die auf die Kanalzone bezügliche Pflicht der Union, zu verhindern, daß ein in den Endhäfen des Kanals ganz oder teilweise zum Kriegsgebrauch hergerichtetes Schiff zur Teilnahme an kriegerischen Unternehmungen ausläuft (Art. 8). Eine unmittelbare Unterstützung des einen Kriegführenden würde aber auch z. B. vorliegen, wenn die Union einer Kriegspartei die Durchfahrt durch den Kanal gestatten, der anderen aber verweigern würde; eine

[1] Abgedruckt bei Liszt a. a. O., Anhang, Seite 513 ff. Die Darstellung selbst schließt an die von Liszt a. a. O. S. 333 ff. gewählte Einteilung an.

derartige Verweigerung müßte vielmehr gemäß Art. 9 beiden Kriegsparteien gegenüber gleichmäßig erfolgen.

Der dritte Hauptgrundsatz ist in den Artikeln 12 bis 20 enthalten, wonach der Aufenthalt der Kriegsschiffe der Belligerenten in neutralen Gewässern nur mit wesentlichen Einschränkungen gestattet ist. Dieser Grundsatz wäre von den namentlich aufgeführten „Häfen, Reeden und Küstengewässern" auf den „Kanal" von Panama analog auszudehnen. Die aufgezählten Einschränkungen beziehen sich auf die Aufenthaltsdauer m neutralen Gewässer (Art. 24: Höchstdauer 24 Stunden außer im Falle der Seenot), auf das Verbot, den Aufenthalt zur Erhöhung der militärischen Kräfte zu verwenden (Art. 17), endlich auf das Verbot, mehr Feuerungsmaterial einzunehmen, als nötig ist, um den nächsten Hafen des Heimatlandes zu erreichen (Art. 19).

In vierter Linie bestimmen die Artikel 21 bis 23, daß Prisen nur im Falle der Seenot in einen neutralen Hafen gebracht werden dürfen. Dies berührt die Verhältnisse am Panamakanal entweder indirekt, wenn man wiederum dessen Endhäfen Colon und Panama im Auge hat, oder aber direkt, wenn man den Grundsatz auf den Kanal selbst analog anwendet. Liegt die Voraussetzung der Seenot nicht oder nicht mehr vor, so sind die Vereinigten Staaten verpflichtet, die Befreiung der Prise, wenn nötig mit Gewalt, herbeizuführen (Art. 21).

Ein fünfter, allgemeiner Grundsatz ist in Artikel 24 enthalten: hier ist bestimmt, daß Kriegsschiffe, welche in dem neutralen Hafen unberechtigt verweilen, dienstunfähig zu machen sind. Diese Maßregel ist von eminenter Wichtigkeit und hat in jüngerer Zeit eine praktische Rolle gespielt im russisch-japanischen Kriege (vergl. Takatashi, International Law S. 447). Das Verfahren hierbei gestaltet sich folgendermaßen: Wenn ein Kriegsschiff einer Kriegspartei nach dem Ausbruche des Krieges in einem der Endhäfen des Panamakanales verweilt, so hat zunächst die Union die Pflicht, den Befehlshaber des betreffenden Schiffes aufzufordern, den Hafen zu verlassen. Wird dieser Aufforderung nicht Folge geleistet, so treffen die Vereinigten Staaten die ihnen erforderlich scheinenden Maßregeln, um das Schiff unfähig zu machen, während

der Dauer des Krieges in See zu gehen. Hierbei soll nach der ausdrücklichen Bestimmung des Artikels 24 Absatz 1 der Befehlshaber des Schiffes die Ausführung dieser Maßnahmen erleichtern. Wird dann das Schiff auf diese Weise im Hafen festgehalten, so werden die Offiziere und die Mannschaft gleichfalls festgehalten und zwar entweder auf dem Schiffe selbst oder nach Gutdünken der Vereinigten Staaten auf einem anderen Schiffe oder an Land. Die Offiziere jedoch können freigelassen werden, wenn sie sich durch Ehrenwort verpflichten, das neutrale Gebiet der Kanalzone nicht ohne Erlaubnis der Vereinigten Staaten zu verlassen.

§ 10.

Besonderheiten in einem Krieg, in dem die Vereinigten Staaten beteiligt sind.

Von dem Bisherigen völlig verschieden ist die Rechtsstellung der Union im Panamakanal dann, wenn sie selbst Krieg führt. In diesem Fall gehört der Panamakanal zum Kriegsschauplatz, und zwar, da er mit Seestreitkräften befahren werden kann, zum Seekriegsschauplatz. Es können also von den Kriegführenden alle diejenigen Handlungen im Gebiete des Panamakanals vorgenommen werden, welche auf anderen, ähnlichen Teilen des Seekriegsschauplatzes vorgenommen werden dürfen. Insbesondere sind an sich alle diejenigen Feindseligkeiten zulässig, die auch sonst im Seekrieg Anwendung finden.

Die Vereinigten Staaten sind natürlich berechtigt, den Kanal in jeder Beziehung zur Basis ihrer kriegerischen Unternehmungen zu machen und werden die fremde Schiffahrt, sofern ihnen dieselbe hinderlich ist, einfach vom Kanale ausschließen. Ihre eigene Flotte werden sie nach Belieben in dem Kanal versammeln oder von demselben fernhalten.

Der Gegner der Vereinigten Staaten wird jedoch nach allgemeinen Völkerrechtssätzen gewisse Rücksichten üben müssen. Dies gilt namentlich hinsichtlich der Beschießung unverteidigter Plätze. Hierüber sind in dem 9. Abkommen der zweiten Haager

Konferenz genaue Bestimmungen getroffen. Auf die einzelnen Vorschriften dieses Abkommens näher einzugehen, würde an dieser Stelle zu weit führen.

Das wichtigste Recht, das der Gegner in einem Krieg mit der Union am Panamakanal geltend machen wird, ist das Recht der Blockade. Doch hat er sich auch bei Ausübung dieses Rechts jetzt an die Abmachungen der Londoner Seerechtsdeklaration von 1909 zu halten (soweit er dieser Deklaration beigetreten ist). Dies gilt namentlich hinsichtlich der Voraussetzungen einer vollwirksamen Blockade (Effektivität, Notifikation). Durch die Blockierung des Panamakanals wäre der Gegner der Vereinigten Staaten imstande, seinerseits den gesamten Schiffsverkehr durch den Panamakanal zu hindern. Die Blockade selbst würde in der Weise erfolgen, daß der eine oder der andere Kanaleingang bei Panama oder bei Colon durch die Versammlung feindlicher Seestreitkräfte derart in Schach gehalten würde, daß ein Verkehr zwischen einem der Endhäfen und dem offenen Meere ausgeschlossen wäre.

4. Kapitel.

Vertragliche Ausnahmen.

§ 11.

Die angebliche „Neutralität“ des Panamakanals.

Die bisherigen Ausführungen sollten dazu dienen, die Rechtsstellung der Vereinigten Staaten im Gebiete des Panamakanals festzulegen, soweit dies auf Grund juristischer Abstraktionen möglich war, welche sich aus der Anschauungsweise des Panamakanals als eines Eigengewässers der Union ergeben. Von dem allem nun können vertragsmäßige Abmachungen Ausnahmen festsetzen, und in der Tat besteht am heutigen Tag ein Vertragsverhältnis mit England, sowie ein solches mit der Republik Panama, aus denen beiden sich Ausnahmen von den bisher gewonnenen Grundsätzen des allgemeinen Völkerrechts ergeben.

Die beiden erwähnten Vertragsverhältnisse bilden den Abschluß einer langen Reihe von Versuchen, Schiffahrtsfreiheit und Neutralisierung des Panamakanals zu vereinbaren, denselben unter Kollektivgarantie zu stellen und das ganze Unternehmen als ein mehreren Nationen gemeinsames auszuführen. Es wird nun von verschiedenen Seiten behauptet, diese Versuche haben tatsächlich dazu geführt, den Panamakanal zu einem neutralen Gewässer zu gestalten, so daß, unbeschadet seiner Eigenschaft als Eigengewässer der Union, auf Grund einer besonderen vertraglichen Abmachung die Schiffahrt auf dem Kanal in Kriegs- und Friedenszeiten den Schiffen jeder Nation offensteht.

Es soll nun in Folgendem gezeigt werden, daß eine Neutralisierung des Panamakanals in Wirklichkeit nicht erfolgt ist und daß die in dieser Richtung gemachten Versuche gescheitert sind. Zu dieser Feststellung ist ein genaueres Eingehen auf die einzelnen Verträge und ihre Geschichte unbedingtes Erfordernis.

Die ersten Verträge wurden in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts geschlossen. Um diese Zeit begannen die Vereinigten Staaten das Kanalprojekt zielbewußt in ihrem Interesse zu fördern. Es ist die Zeit der Präsidentschaft Monroes, dessen berühmte Botschaft vom 23. Dezember 1823 auch für den Panamakanal von großem Einfluß gewesen ist. In den Verträgen mit den an dem Kanalprojekte territorial beteiligten Staaten Mittelamerikas wird meist ein ausschließliches Kontrollrecht der Union über den Kanal festgesetzt, wogegen die Vereinigten Staaten die „Neutralität" des künftigen Kanales verbürgen. Hier ist also zum erstenmal von einer „Neutralität" des Panamakanals die Rede.

Die Folge der Botschaft des Präsidenten Monroe, in welcher er die unter seinem Namen bekannt gewordene Doktrin der Nichtintervention europäischer Mächte in amerikanischen Angelegenheiten zum Ausdruck brachte, war, daß das mittelamerikanische Volk sich im Jahre 1825 an die Vereinigten Staaten wandte, um durch deren Schutz sich und ihnen die dauernde Gewalt über den projektierten Kanal zu sichern. Daß die zu schaffende Verbindung neutralen Charakter erhalten müsse, darüber war man sich einig; doch fühlte man sich ohne die Hilfe des „nördlichen Bruders" zu schwach, um diese Neutralität hinlänglich zu schützen.

Im Jahre 1835 trat die Union in Verhandlungen mit den Regierungen von Zentralamerika und Neu-Granada (dem heutigen Kolumbien) über die Kanalfrage, doch führten dieselben zunächst zu keinem positiven Ergebnis. Erst im Jahre 1846 kam es zwischen Neu-Granada und der Union, am 12. Dezember dieses Jahres, zu einem Vertrag über den interozeanischen Kanal, welcher im Jahre 1848 ratifiziert wurde[1]. In demselben wird den Vereinigten Staaten garantiert, daß das Recht der Benutzung des Isthmus von Panama mit allen bereits bestehenden und noch entstehenden Verkehrsmitteln der Regierung und den Bürgern der Vereinigten Staaten frei gewährt wird für den Transport aller Produkte, gewerblichen Erzeugnisse und Handelswaren; dafür sagen die Ver-

[1] Näheres hierüber im Anhang zu Willis Flatcher Johnson, Four Centuries of the Panama Canal, New York 1906.

einigten Staaten die „Neutralität des Isthmus von Panama“ sowie jeder anderen interozeanischen Verbindung zu, die auf dem Isthmus oder durch denselben hergestellt werden sollte, sowie die Freiheit des Handels von Meer zu Meer (Art. 35 dieses Vertrags). Ein weiterer Vertrag zwischen Nicaragua und der Union vom 21. Juni 1849 (bekannt unter dem Namen Hise-Selva-Vertrag) sichert den Vereinigten Staaten das alleinige Recht zu, quer durch Nicaragua einen Kanal zu bauen, zu befestigen und zu beaufsichtigen, wogegen die Union den Schutz Nicaraguas, die Anerkennung und Garantie seiner Souveränität sowie die „Neutralität des Kanals“ verbürgt[1].

Mittlerweile hatte sich England am Ostpunkt des in Aussicht genommenen Nicaraguakanals festgesetzt, indem es die sogenannten Mosquitoküste im Jahre 1841 okkupierte und aus Britisch-Honduras eine förmliche Kolonie mit sehr willkürlich gezogenen Grenzen machte. Mit Rücksicht auf diesen seinen zentralamerikanischen Besitz konnte England dem rasch wachsenden Einfluß der Union nicht ruhig zusehen, und da der damalige Präsident der Union auf gute Beziehungen zu England Wert legte, so wurde der Hise-Selva-Vertrag von 1849 nicht ratifiziert.

An seine Stelle trat ein Vertrag in gemäßigteren Grenzen zwischen Nicaragua und der Union, mit der Bestimmung, daß auch alle anderen Nationen zur Teilnahme an der „Garantie der Kanalneutralität“ aufgefordert werden sollten. Den Mächten, die dieser Einladung Folge leisten würden, sollte unter ganz gleichen Bedingungen der Kanal offen stehen. Das Erfordernis einer ausschließlichen Kanalkontrolle durch die Union war zurückgetreten.

Einen wichtigen Abschnitt in der Entwicklung des Neutralitätsbegriffs in den Vertragsverhandlungen über den mittelamerikanischen Kanal bildet der Abschluß des Clayton-Bulwer-Vertrags vom 19. April 1850 (Clayton, Vertreter der Union, Sir Henry Bulwer, Vertreter Englands). In den Vorverhandlungen zu diesem Vertrag betonte der amerikanische Staatssekretär Clayton gegenüber Lord Palmerston, es sei den Vereinigten Staaten

[1] Keasbey a. a. O. S. 30.

durchaus nicht um Sondervorteile zu tun, vielmehr um die Verfolgung der Interessen der gesamten Kulturgemeinschaft. Hinsichtlich des Vertragsabschlusses selbst ist erwähnenswert, daß der Vertrag nur zwischen England und der Union zustande kam ohne jede Mitwirkung der doch unmittelbar an demselben interessierten Staaten von Mittelamerika.

Von dem Inhalt des Vertrages ist für die vorliegende Untersuchung von besonderer Bedeutung der überaus wichtige Artikel 8 des Vertrages. Dieser Artikel handelt nicht speziell von dem Kanal, sondern stellt ganz allgemein den Hauptgrundsatz für das künftige Verhalten der beiden vertragschließenden Mächte auf: „Bei der Unterzeichnung dieses Vertrages leitete die Vereinigten Staaten und Großbritannien nicht nur der Wunsch, einen speziellen Zweck zu erreichen, sondern auch der, einen allgemeinen Grundsatz aufzustellen; sie kommen dahin überein, jedem anderen durchführbaren Verkehrsweg den Vertragsschutz angedeihen zu lassen, sei es Kanal oder Eisenbahn über den Isthmus. — Jedoch vereinbaren die Vereinigten Staaten und Großbritannien, daß diese Verkehrswege, die den Bürgern und Untertanen der Vereinigten Staaten und Englands unter den nämlichen Bedingungen freistehen, auch unter diesen selben Bedingungen freistehen sollen den Bürgern und Untertanen jedes anderen Staates, der bereit ist, seinerseits den Schutz zu gewähren, zu dem die Vereinigten Staaten und England sich verpflichten."

Die eigentliche Neutralität des Kanals wird garantiert in Artikel 5 des Vertrages[1], der zugleich die wichtige Verpflichtung beider Staaten enthält, den Kanal nach seiner Vollendung gegen jede Unterbrechung und unberechtigte Beschlagnahme zu schützen. Die Neutralität, um deren Garantie es sich hier handelt, wird im gleichen Artikel dahin ausgelegt, „that the said canal may for ever be open and free"; es soll also der Kanal stets offen und frei sein.

Daß die Vereinigten Staaten im Clayton-Bulwer-Vertrag den Engländern die Neutralität des künftigen Isthmuskanals zugesichert haben, hat seinen Grund darin, daß sie um die Mitte des vorigen

[1] Anhang II.

Jahrhunderts, zur Zeit des Vertragsabschlusses wirtschaftlich und auch militärisch noch schwach waren. Ein halbes Jahrhundert später fühlte sich die Union durch diesen Vertrag in ihrer Bewegungsfreiheit eingeengt und ihr Streben ging nun dahin, die einschränkenden Bedingungen des Clayton-Bulwer-Vertrages tunlichst zu beseitigen.

Der erste wichtige Schritt in dieser Richtung ist der Anfang 1900 geschlossene Hay-Pauncefote-Vertrag[1]. Am 5. Februar 1900 unterzeichneten Lord Pauncefote als Vertreter Englands und der Staatssekretär Hay namens der Vereinigten Staaten einen Vertrag, welcher unter Beibehaltung der Grundzüge des Clayton-Bulwer-Vertrags den Vereinigten Staaten eine bei weitem einflußreichere Stellung sicherte. Die Regelung der Neutralisierung des Kanals wurde nunmehr aus dem Suez-Kanal-Vertrag von 1889 übernommen. Die Union erhielt das Recht, den Kanal „under own auspices", aus eigener Machtvollkommenheit zu bauen. Außerdem wurde ihr eine militärisch organisierte Polizeimacht zugestanden zum Schutz und zur Beaufsichtigung des Kanals. Das „Committee on Foreign Relations" brachte im Senat noch den Zusatz ein, der Vertrag solle keine Anwendung finden auf die militärischen Maßnahmen, „welche die Vereinigten Staaten zu ihrer Verteidigung und zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung für erforderlich halten werden". Durch diese Vertragsklausel wurde die ganze Neutralität des Kanals illusorisch gemacht: der nordamerikanische Senat war jedoch trotz des lebhaften Einspruchs von seiten Englands unter keinen Umständen dazu zu bewegen, den Zusatz zurückzunehmen.

Wäre nun nicht um jene selbe Zeit England in den südafrikanischen Krieg verwickelt gewesen, der seine Hauptenergie in Anspruch nahm, so hätte es sich nie dazu herbeigelassen, einen Vertrag unter so ungleichen Bedingungen mit der Union einzugehen. So aber begnügte es sich damit, daß von nordamerikanischer Seite unter unwesentlichen Veränderungen dem geplanten Vertrage eine neue Fassung gegeben wurde und in dieser veränderten

[1] Anhang III.

Form wurde der Hay-Pauncefote-Vertrag am 18. November 1901 ratifiziert. Dieser neue Vertrag tritt nun an die Stelle des Clayton-Bulwer-Vertrages von 1850, welcher nunmehr gänzlich zu Fall gebracht ist. Er gewährt den Vereinigten Staaten bereits alle zum Kanalbau erforderlichen Rechte und die ausschließliche Befugnis, für die Einrichtung und den Betrieb des Kanals Sorge zu tragen. Was speziell die Regelung der Neutralität durch diesen Vertrag anbelangt, so hat der umfangreiche Art. 3 dieses Vertrages im wesentlichen die Neutralitätsregeln des Suez-Kanal-Vertrages übernommen. Die Hauptsätze lassen sich wie folgt formulieren:

1. Der Kanal wird Handels- und Kriegsschiffen aller Nationen in völlig gleicher Weise frei und offen stehen, soweit sie sich nach diesen Bestimmungen richten [1].
2. Der Kanal wird nie blockiert [2], noch wird darin je ein Kriegsrecht [3] oder Akt der Feindseligkeit ausgeübt werden.
3. Kriegsschiffe von Belligerenten dürfen sich im Kanal nur innerhalb der Grenzen der unbedingten Notwendigkeit (so far as may be strictly necessary) mit Lebensmitteln und Vorräten versehen; die Durchfahrt solcher Schiffe durch den Kanal hat in der kürzesten Zeit zu geschehen nach den bestehenden Vorschriften. Prisen werden in jeder Hinsicht wie Kriegsschiffe von Kriegführenden behandelt [4].
4. Kein Kriegführender darf Truppen, Munition oder Kriegsmaterial im Kanal ein- oder ausschiffen, außer im Falle eines zufälligen Verkehrshindernisses (Art. 5).
5. Diese Vorschriften gelten für die an den Kanal angrenzenden Gewässer in einem Umkreis von drei Seemeilen von jedem Ende an gerechnet. Nur bei Seenot dürfen Kriegsschiffe von Belligerenten länger als 24 Stunden in diesen Gewässern bleiben, und es soll kein Kriegsschiff eines Belligerenten früher als 24 Stunden nach der Ausfahrt eines gegnerischen Kriegsschiffs auslaufen (Art. 4).

---

[1] = Suezvertrag Art. 1. Anhang I.
[2] = „ „ 3. „ „
[3] = „ „ 4. „ „
[4] = Art. 6 des Suezkanalvertrags.

6. Das Kanalbett, die Einrichtungen, Gebäude, sowie alle zum Bau, zur Unterhaltung und zum Betriebe des Kanals notwendigen Werke — eine Bestimmung über Anlage von Befestigungen enthält der Vertrag im Gegensatz zum Suezkanal-Vertrag[1] nicht — unterstehen dem Vertrage und genießen in Kriegs- wie in Friedenszeiten völlige Freiheit von Angriff und Verletzung durch Kriegführende (Art. 3).

   Staatsrechtliche Veränderungen irgendwelcher Art, die das Kanalgebiet betreffen sollten, würden auf den Bestand und Inhalt des Vertrages keinen Einfluß ausüben.

Wenn nun die Vereinigten Staaten mit dem Abschluß dieses Hay-Pauncefote-Vertrages unbestritten eine Vormachtstellung in der Kanalfrage erlangt hatten, so waren sie doch durch die für sie überaus günstigen Bedingungen dieses Vertrages noch bei weitem nicht befriedigt. Es dauerte auch nicht lange, so gingen sie in Ansehung der Kanalfrage neue Verhandlungen ein, und zwar diesmal mit der Republik Kolumbien. Diese Republik war ja die mutmaßliche Gebietsherrin des künftigen Kanals, nachdem das Projekt, den Kanal durch Nicaragua zu leiten, fallen gelassen worden war. Das endliche Ergebnis dieser nordamerikanischen Intrigue war der Hay-Varilla-Vertrag vom 18. November 1903, geschlossen zwischen der Union und der Republik Panama, welche sich inzwischen als der nördlichste Teil der Republik Kolumbien vom Mutterlande losgelöst hatte und durch die Novemberrevolution des Jahres 1903 selbständig geworden war.

Auch in diesem Vertrag ist von der Neutralität des künftigen Panamakanals die Rede, und zwar wird diese Frage im Artikel 18 des Vertrages[2] behandelt. Dieser Artikel verweist auf Artikel 3 Absatz 1 des Hay-Pauncefote-Vertrages, bestimmt somit, daß nach wie vor der Kanal den Kriegs- und Handelsschiffen aller Nationen zu gleichem Recht frei und offen stehen soll. Daß dies sowohl für Friedens-, als auch für Kriegszeiten gelten solle, war zwar ursprünglich im Clayton-Bulwer-Vertrag vom Jahr 1850

[1] Suezkanalvertrag Art. 11.

[2] Anhang IV.

im Artikel 2 bestimmt gewesen, diese Bestimmung war aber später ebenso wie so viele andere fallen gelassen worden.

Weitere Abkommen über die Neutralisierung des Panamakanals als die bisher aufgeführten bestehen nicht. Insbesondere ist eine Kollektivgarantie für die Neutralität des Panamakanals, wie sie im Vertrag von 1850 gefordert war, und wie sie heute zur Garantie der Neutralität des Suezkanals aus den ersten europäischen Großmächten gebildet wird, nie ins Leben getreten. Es bestehen somit nur die beiden Vertragsvereinbarungen zu Recht, welche die Vereinigten Staaten mit England im Jahre 1900, mit Panama im Jahre 1903 geschlossen haben. In beiden Verträgen sind Bestimmungen über die Neutralität des Panamakanals enthalten, doch handelt es sich in jedem Fall nur um eine Garantie, welche die Vereinigten Staaten einem der beiden Gegenkontrahenten gegenüber übernehmen. Es hat also eine eigentliche Neutralisierung wie beim Suezkanal nicht stattgefunden, die Grundsätze, die sich aus der Qualität als Eigengewässer der Union ergeben, bilden nach wie vor den obigen Mächten gegenüber die einzig haltbare Grundlage für die Rechtsstellung der Vereinigten Staaten im Gebiet des Panamakanals.

Wenn es aber auch auf Grund der Vertragsvereinbarungen, die sich um die Rechtsstellung des Panamakanals drehen, nicht zu einer Neutralisierung des Panamakanals gekommen ist, so enthalten dieselben immerhin wichtige Bestimmungen, welche die im 3. Kapitel der vorliegenden Abhandlung gezogenen Folgerungen aus der Qualität des Panamakanals als Eigengewässer den Vertragsstaaten gegenüber wesentlich modifizieren, nur binden diese Abmachungen bloß die Kontrahenten. Diese Vertragsstaaten sind, wie schon erwähnt, einerseits England und andererseits Panama.

§ 12.

Das Vertragsverhältnis zu England.

Was das Vertragsverhältnis der Union mit England anbelangt, so besteht ganz unabhängig von späteren Vereinbarungen der

Union mit anderen Staaten der Hay-Pauncefote-Vertrag vom 18. November 1900 noch in vollem Umfange zu Recht.

Auf Grund dieses Vertrages (Art. 3 Ziff. 1) ist von vornherein der Hauptgrundsatz, den die Vereinigten Staaten aus der Ausübung der Gebietshoheit über den Kanal ableiten, nämlich der, daß sie nach freiem Belieben darüber entscheiden, ob fremde Schiffe in den Kanal zugelassen werden, in sein Gegenteil verwandelt: „The canal shall be free and open to the vessels of commerce and of war of all nations." Wenn also mangels Neutralisierung des Kanals zwar nicht jede Nation einen Anspruch auf freie Durchfahrt durch den Kanal hat, so steht doch England ein solches Recht zu, und dieser Staat ist wahrlich stark genug, um im Fall der Verweigerung der Durchfahrt seiner Schiffe eine solche mit Gewalt zu erzwingen. Daran jedoch, daß „alle Nationen" ein solches Recht der freien Durchfahrt genießen, ist England sicherlich nicht interessiert. Es ließe sich nur denken, daß England im Falle eines Seekriegs die Passage verbündeter Schiffe erzwingen wollte; in diesem Falle könnte England sich allerdings auf diesen Vertragspassus berufen.

Es gilt also für die Schiffahrt Englands und seiner Verbündeten der oberste Grundsatz der Schiffahrtsfreiheit im Panamakanal. Im einzelnen gestalten sich jedoch die Verhältnisse folgendermaßen:

1. In Friedenszeiten steht den englischen Kriegs- und Handelsschiffen der Kanal offen. Dies hindert die Vereinigten Staaten selbstverständlich nicht, für die Benützung des Kanals im einzelnen Fall Abgaben zu verlangen; diese Abgaben müssen gerecht und billig sein. „shall be just and equitable" (Art. 3 Ziff. 1).

Zu Ziff. 2 desselben Artikels erhalten die Vereinigten Staaten das Recht, die zum Schutze gegen Gesetz- und Ordnungswidrigkeiten längs des Kanals erforderliche militärische Polizei aufrechtzuerhalten. Im übrigen gilt in Friedenszeiten für zugelassene englische Schiffe nichts anderes als für die zugelassenen Schiffe anderer Nationen; insbesondere ist auch hier der Unterschied in der rechtlichen Behandlung der Kriegsschiffe von derjenigen der Handelsschiffe von Bedeutung.

2. In einem Kriege, in welchem die Union neutral bleibt, gelten im allgemeinen die Vorschriften des 13. Abkommens der Haager Friedenskonferenz von 1907. Obwohl dieses Abkommen jüngeren Datums ist als der Hay-Pauncefote-Vertrag, so gehen doch die Bestimmungen dieses letzteren gleichsam als „lex specialis“ zwischen den Vereinigten Staaten und England den Bestimmungen des ersteren in ihrer Wirkung auf die vertragschließenden Teile vor. Es gelten also im Falle eines Seekriegs zwischen England und einem dritten Staate für englische Schiffe im Panamakanal in erster Linie die Vorschriften des Hay-Pauncefote-Vertrags. Nun kann aber nach dem allgemeinen Völkerrechtssatz des 13. Abkommens von 1907 Art. 9, welcher auch in dem Vertrage keine Abänderung erleidet, die Union ohne Verletzung ihrer Neutralität nicht den englischen Kriegsschiffen die Durchfahrt durch den Kanal gestatten, den Kriegsschiffen der dritten Macht dagegen versagen. Es besteht vielmehr in diesem Falle eine Verpflichtung der Union auf Grund allgemeinen Völkerrechts, auch dem dritten Staate die Durchfahrt zu gestatten, eine Verpflichtung, die durchaus im Einklang steht mit dem Wortlaut des Vertragsartikels 3 Ziff. 1, die aber von seiten des dritten Staates niemals auf Grund des zwischen der Union und England abgeschlossenen Vertrages erzwungen werden könnte. Es haben also in einem Seekriege Englands mit einem dritten Staate stets beide Belligerenten gleichermaßen Zutritt zum Panamakanal. Dadurch, daß der dritte Staat von einem Rechte der Durchfahrt Gebrauch macht, verpflichtet er sich dann auch billigerweise, sich denselben Rechtsregeln zu unterwerfen wie sein Gegner; doch könnte im Falle der Verletzung dieser Regeln die Union aus dem Vertrage mit England dem dritten Staat gegenüber keine Rechte ableiten.

Was nun die einzelnen Rechtsregeln anlangt, welche in solchem Falle Anwendung finden, so bestimmt zunächst Ziff. 3 des Art. 3:

„*Vessels of war of a belligerent shall not revictual nor take any stores in the canal except so far as may be strictly necessary; and the transit of such vessels through the canal shall be effected with the least possible delay in accordance with the regulations in force, and with only such intermission as may result from the necessities of the*

service. Prises shall be in all respects subject to the same rules as vessels of war of the belligerents[1]." Diese Bestimmung ist wörtlich aus dem Suezkanalvertrag herübergenommen, welcher in Art. 4 Abs. 2 lautet: „Les bâtiments de guerre des belligérants ne pourront, dans le canal et ses ports d'accès, se ravitailler ou s'approvisionner que dans la limite strictement nécessaire. Le transit des dits bâtiments par le canal s'effectuera dans le plus bref délai, d'après les règlements en vigueur, et sans autre arrêt que celui qui résulterait des nécessités du service;" und in Art. 6: „Les prises seront soumises, sous tous les rapports, en même régime que les navires de guerre belligérants."

Es dürfen also zunächst Kriegsschiffe der Kriegsparteien, Englands und seines Gegners, sich nur insoweit mit Lebensmitteln und Vorräten versehen, als dies unerläßlich notwendig ist. Etwas weniger scharf wäre die Grenze gezogen nach Art. 19 des 13. Haager Abkommens, wonach soviel Lebensmittel eingenommen werden dürften, um den Vorrat „auf den regelmäßigen Friedensstand zu ergänzen". Solche Schiffe müssen ihre Durchfahrt in der kürzesten Zeit bewerkstelligen und dürfen sich nur insolange aufhalten, als dies den dienstlichen Erfordernissen entspricht: In Ermangelung dieser Spezialbestimmung wäre gemäß der Generalklausel des Art. 12 des Abkommens eine Aufenthaltshöchstdauer von 24 Stunden bestimmt. Endlich werden Prisen in allen Beziehungen wie Kriegsschiffe der Belligerenten behandelt, es gelten also für sie insbesondere auch die kurzen Aufenthaltsfristen. Dagegen nehmen die Prisen gemäß Art. 21 bis 23 des Abkommens eine Sonderstellung ein, derzufolge sie z. B. bis zur Entscheidung des Prisengerichts in den neutralen Gewässern in Verwahrung gehalten werden können.

In Ziff. 4 desselben Vertragsartikels ist weiter bestimmt, daß

[1] „Kriegsschiffe der Kriegsparteien dürfen sich im Kanal nur innerhalb der Grenzen des unbedingten Bedarfs mit Lebensmitteln und Vorräten versehen; die Durchfahrt solcher Schiffe muß in der kürzesten Zeit gemäß den bestehenden Vorschriften erfolgen und ohne anderen Aufenthalt als solchen, der aus dienstlichen Bedürfnissen entspringt. Prisen werden in allen Beziehungen wie Kriegsschiffe von Belligerenten behandelt."

keine Kriegspartei Truppen, Munition und Kriegsmaterial im Kanal aus- und einschiffen dürfe; nur im Falle eines zufälligen Verkehrshindernisses sei dies statthaft, es müsse aber dann die Durchfahrt möglichst beschleunigt werden. Im Suezkanalvertrag, der auch hier zum Vorbild diente, ist noch weiter bestimmt[1], daß im Falle eines solchen Verkehrshindernisses Truppenteile aus- und eingeschifft werden dürfen, wenn sie im einzelnen nicht mehr als 1000 Mann stark sind. Diese Beschränkung ist im Hay-Pauncefote-Vertrag nicht aufgenommen.

Dem Haager Abkommen zufolge wäre es gemäß Art. 5 den Kriegsparteien lediglich untersagt, neutrale Gewässer zu einem Stützpunkt für „Seekriegsunternehmungen" zu machen, und als solche wäre das Aus- und Einschiffen von Kriegsmaterial wohl nicht ohne weiteres anzusehen. Dagegen wäre es der Union schon durch Art. 6 des Abkommens untersagt, an einen der Kriegführenden unmittelbar oder mittelbar Kriegsmaterial abzugeben.

Die Bestimmung der Ziff. 4 findet gemäß Ziff. 5 auch Anwendung auf die an den Kanal angrenzenden Gewässer in einem Umkreis von drei Seemeilen von jedem Ende aus, entsprechend dem „rayon de trois milles marins" des Suezkanalvertrags Art. 4. Ziff. 5 bestimmt aber weiter, daß Kriegsschiffe von Kriegführenden nicht länger als 24 Stunden in diesen Gewässern bleiben dürfen außer im Falle der Seenot, in welchem Falle sie „sobald als möglich" auszulaufen haben; indessen solle kein Kriegsschiff eines Belligerenten früher als 24 Stunden nach der Ausfahrt eines gegnerischen Kriegsschiffes auslaufen. Diese Bestimmung ist wiederum wörtlich aus Art. 4 des Suezkanalvertrages herübergenommen. Indessen ist die Bedeutung dieser Bestimmung jetzt dadurch beseitigt, daß das 13. Abkommen von 1907 sich sehr eingehend mit dieser Frage beschäftigt, und zwar in durchaus übereinstimmender Weise mit der vertraglichen Regelung. Der bereits zitierte Art. 12 des Abkommens bestimmt nämlich die Höchstdauer des Aufenthalts für Kriegsschiffe von Kriegführenden im Normalfall gleichfalls auf 24 Stunden. Für den Fall der Seenot

[1] Anhang I Art. 5.

bestimmt Art. 14, daß solche Kriegsschiffe über die gesetzliche Dauer (24 Stunden) hinaus nur „aus Anlaß von Beschädigungen oder wegen des Zustandes der See“ ihren Aufenthalt verlängern dürfen. Sie müssen auslaufen, sobald die Ursache ihrer Verzögerung fortgefallen ist. Daß kein Kriegsschiff eines Belligerenten früher als 24 Stunden nach der Ausfahrt eines gegnerischen Kriegsschiffes auslaufen darf, ist in Art. 16 des Abkommens gleichfalls festgesetzt. Diese Frist ist hier sogar für den Fall vorgeschrieben, daß ein Kriegsschiff nach dem Auslaufen eines gegnerischen Kauffahrteischiffes das neutrale Gewässer verläßt.

Endlich bestimmt Ziff. 6 des in Frage stehenden Artikels im Hay-Pauncefote-Vertrag, daß das Kanalbett, die Einrichtungen, Gebäude, und alle zum Bau, zur Unterhaltung und zum Betrieb des Kanals notwendigen Werke dem Vertrage unterstehen sollen und im Krieg und Frieden völlige Freiheit von Angriff oder Verletzung durch Kriegführende genießen sollen. So auch der Art. 3 des Suezkanal-Vertrages: „Les hautes parties contractantes s'engagent de même à respecter le matériel, les établissements, constructions et travaux du canal.“ Diese Regel bildet in gewissem Sinne eine Spezialbestimmung zum allgemein bestehenden Völkerrechtssatz, daß neutrales Gebiet durch die Kriegführenden nicht gefährdet werden dürfe, einem Satze, der gleich im ersten Artikel des Abkommens Ausdruck gefunden hat, wo es heißt: „Die Kriegführenden sind verpflichtet, die Hoheitsrechte der neutralen Mächte zu achten und sich in deren Gebiet und Gewässern jeder Handlung zu enthalten, welche auf seiten der Mächte, die sie dulden, eine Verletzung ihrer Neutralität darstellen würde.“

3. In einem Kriege, in welchem die Union beteiligt ist, nimmt der Panamakanal grundsätzlich die Stellung eines Seekriegsschauplatzes ein. An das Vertragsverhältnis zwischen der Union und England sind dritte, kriegführende Staaten nicht gebunden, sie können vielmehr ganz unbekümmert um diese Bestimmungen den Panamakanal zur Basis ihrer kriegerischen Unternehmungen machen. Zur Abwehr derartiger feindlicher Operationen wird man ohne Zweifel den Vereinigten Staaten das Recht zusprechen müssen, gleichfalls kriegerische Unternehmungen im Gebiete des

Panamakanals zu veranstalten, selbst auf die Gefahr hin, daß die englische Schiffahrt im Kanal darunter leidet. Dies rechtfertigt sich aus dem Gesichtspunkt der Abwehr. Dagegen wird man aus dem Bestehen des Vertrages eine Pflicht der Vereinigten Staaten in der Richtung abzuleiten haben, daß auch sie als kriegführender Teil die im Vertrage festgelegten Kriegsregeln befolgen müssen, und zwar zugunsten Englands, soweit sie nicht durch ihren Gegner daran gehindert werden. Wenn also die mit der Union kämpfende Macht sich dem Panamakanal vollständig fernhält, so ist auch die Union verpflichtet, den Kanal freizuhalten; es gelten auch für sie die kurzen Durchfahrtszeiten der Kriegsschiffe, die Aufenthaltsbeschränkungen derselben, das Verbot, Truppen, Munition und Kriegsmaterial ein- und auszuschiffen, u. s. f.

Wenn nun der Fall eintritt, daß England selbst mit der Union Krieg führt, so ist es zunächst wahrscheinlich, daß sämtliche vertragliche Vereinbarungen zwischen diesen Staaten hinfällig werden und, da für den Panamakanal keine Kollektivgarantie besteht, dieser Kanal der Willkür der Kriegsparteien preisgegeben ist. Sollten aber in Wirklichkeit die beiden Kriegführenden so selbstlos sein, daß sie das von ihnen allein garantierte „Prinzip der Neutralität" des Panamakanals zugunsten der internationalen Schiffahrt aufrecht erhalten wollen, so müßten sie sich natürlich beide gleichermaßen an die Vertragsbestimmungen halten. Insbesondere wäre eine Bestimmung, die bis jetzt unerwähnt geblieben ist, von größter Bedeutung, nämlich diejenige des Art. 3 Ziff. 2: „The canal shall never be blocaded, nor shall any right of war be exercised, nor any act of hostility be committed within it[1]." Auch diese Bestimmung ist schon in den Art. 3 und 4 des Suezkanalertrages wörtlich enthalten: „Le canal ne sera jamais assujeti à l'exercice du droit de blocus; — aucun droit de guerre ni aucun acte d'hostilité pourra être exercé dans le canal et ses ports d'accès." Auch diese Bestimmung enthält wesentliche Abweichungen von dem allgemeinen Völkerrecht; es ist hiebei daran zu erinnern, daß die Frage der Blockade in der Londoner Seerechtsdeklaration von

[1] Der Kanal wird niemals blockiert werden, noch wird jemals ein Kriegsrecht oder ein Akt der Feindseligkeit darin ausgeübt werden.

1909 geregelt wurde. Nach allgemeinem Seekriegsrecht ist gerade die Blockade eines der wirksamsten Mittel, um den Feind zu bekämpfen; sie wäre auch an sich nach Art. 1 der Seerechtsdeklaration zulässig: „Die Blockade muß auf die feindlichen oder vom Feinde besetzten Häfen und Küsten beschränkt werden.“ Denn wie oben ausgeführt, würde eine Blockade des Panamakanals darin bestehen, daß einer der beiden Endhäfen Colon und Panama (oder diese beiden Häfen) vom Feinde blockiert würden. Nun ist aber gerade dieses wichtige Kriegsmittel im Falle der Aufrechterhaltung des Vertrages den Engländern ebenso wie alle Akte der Feindseligkeiten im Kanal selbst verboten.

§ 13.

Das Vertragsverhältnis mit Panama.

Von ungleich geringerer Bedeutung für die Schiffahrt als der Vertrag mit dem mächtigen England ist natürlich der Vertrag zwischen den Vereinigten Staaten und der kleinen Republik Panama, der Hay-Varilla-Vertrag vom 26. Februar 1902. Die einzige Bestimmung, welche auf die internationale Schiffahrt im Panamakanal Bezug nimmt, ist in Art. 18 dieses Vertrages enthalten: „The Canal, when constructed, and the entrances thereto shall be neutral in perpetuity, and shall be opened upon the terms provided for by Section I of article 3 of, and in conformity with all the stipulations of the treaty entered into by the Governements of the United States and Great Britain on November 18, 1901.“ Dieser Artikel enthält also in sehr klangreichen Worten eine Verweisung auf die eingehend erörterten Neutralitätsregeln des Hay-Pauncefote-Vertrags. Es verpflichtet sich gewissermaßen der kleine Staat Panama gleichfalls, in seinem bescheidenen Teile dazu beizutragen, daß die Schiffahrt im Kanal sämtlichen Schiffahrerstaaten gleichermaßen offengehalten werde. Daß sich die Vereinigten Staaten von Nordamerika durch diese Vertragsbestimmung mit Panama in ihrem Rechte, nach freiem Belieben den fremden Schiffen die Einfahrt in den Kanal zu gestatten oder zu versagen, in irgendwelcher Weise gebunden fühlen, wird wohl im Ernste nicht

behauptet werden können. Dagegen ist es nicht mehr als recht und billig, daß auf Grund dieser Vertragsbestimmung wenigstens die Schiffe der Republik Panama (mit Einschluß des einen Kriegsschiffs, welches diese Republik seit dem Tage ihrer Begründung besitzt) ein Recht auf Durchfahrt durch den Kanal genießen, der ihren Namen trägt.

Diese ganze Vertragsbestimmung ist nur dann verständlich, wenn man sie im Zusammenhang mit den anderen Verabredungen in demselben Vertrag, sowie mit der Geschichte und dem Zweck dieses ganzen Vertrages betrachtet. Dasjenige, was die Union veranlaßt hat, mit Panama in Vertragsverhandlungen einzugehen, war natürlich nicht das Interesse an dem Wohlergehen dieser Republik, sondern der Wunsch der Vereinigten Staaten, sich auf irgend eine Weise in den Besitz desjenigen Gebietes zu setzen, welches der zukünftige Kanal durchschneiden wird. Auf welch vorzügliche Weise dies ohne Schwertstreich durch den in Art. 2 desselben Vertrages sanktionierten Erwerb der Zehnmeilenzone gelungen ist, wurde schon in anderem Zusammenhange ausgeführt. Nun galt es aber, in demselben Vertrage der Republik Panama als Gegengabe möglichst viele Rechte einzuräumen, um dieselbe über den schmerzlichen Gebietsverlust möglichst gut hinwegzutrösten. Zu diesem Zweck wurden goldene Berge versprochen: Es wurde die Unabhängigkeit Panamas garantiert, es wurde hauptsächlich in Art. 14 die Zahlung einer Summe von zehn Millionen Dollars, zahlbar bei Auswechslung der Ratifikationen, und eine jährliche Rente von 250 000 Dollars, beginnend nach neun Jahren für die Dauer des Vertrages versprochen. Ferner gesteht in Art. 19 die Union der Republik Panama die unentgeltliche Beförderung von Militär und Schiffen mittels des Kanals, von Polizeimannschaften mittels der Eisenbahn zu. In diesem Zusammenhang wurde auch die „dauernde Neutralisation" des Kanals und der Einfahrt erklärt. Es ist klar ersichtlich, daß auch diese Bestimmung nur eine Entschädigung Panamas für seinen Gebietsverlust darstellen sollte; denn es mußte der kleinen Republik unbedingt schmeicheln, wenn sie als Garantin einer so wichtigen Sache wie der Neutralität eines internationalen Kanales aufgeführt wurde.

Dritte Staaten können aus diesen Vereinbarungen mit Panama natürlich ebensowenig Rechte herleiten wie aus dem Vertrage mit England. Sie können also nicht auf Grund des Art. 18 für ihre Schiffe die ungehinderte Durchfahrt durch den Kanal vindizieren.

Dagegen besteht eine solche Rechtspflicht der Vereinigten Staaten, die Schiffahrt der Republik Panama auf dem Kanal unter denselben Bedingungen wie diejenige Englands zu dulden. Es gilt also theoretisch in Kriegs- und Friedenszeiten für die Schiffe Panamas dasselbe, was für diejenigen Englands im vorhergehenden Paragraphen ausgeführt wurde. In der Praxis, namentlich in Kriegszeiten, würde wohl allerdings von Seiten Panamas vergebens gegen eine Vergewaltigung der panamanischen Rechte remonstriert werden.

Schluß.

Ich habe den Versuch gemacht, einige Rechtsfragen klarzustellen, welche sich aus der Betrachtungsweise des Panamakanals als eines Eigengewässers der Vereinigten Staaten ergeben. Es wurde im Laufe der Untersuchungen auch darauf hingewiesen, daß sämtliche Seefahrerstaaten durch ihren Handelsverkehr an der Eröffnung des Panamakanals interessiert sind und daß es gerade deswegen außerordentlich zu bedauern ist, daß eine Garantie für die freie Benützung des Kanals durch Schiffe sämtlicher Flaggen nicht gewährleistet ist.

Es soll nun zum Schluß noch in Kürze gezeigt werden, inwieweit tatsächlich der internationale Handelsverkehr durch die Eröffnung des Panamakanals in Mitleidenschaft gezogen werden wird. Da ist es nun eine interessante Erscheinung, daß die Bedeutung, welche dem künftigen Kanal als Weltverkehrsstraße gerade auch für den europäischen Kontinent beigelegt wird, zumeist bei weitem überschätzt wird. Es wird häufig von der Eröffnung des Panamakanals ein vollständiger Umschwung

in der Richtung des Welthandels, insonderheit des europäischen Handels erwartet. Demgegenüber ist folgendes festzustellen[1]:

1. Der gegenwärtig stärkste Weltverkehrsstrom, der von Europa durch den Suezkanal nach Ostasien geht, wird von der Eröffnung des Panamakanals wenig berührt werden. Der Grund hierfür liegt darin, daß die Entfernungen der Haupthäfen im Osten von denjenigen Europas durchweg über den Suezkanal geringer sind als über den Panamakanal. So beträgt beispielsweise die Entfernung von Hamburg nach Sidney via Suezkanal 11 833 Seemeilen, via Panamakanal dagegen 12 936 Seemeilen; noch ungünstiger liegt die Panamaroute bei Fahrten von Hamburg nach Singapore, Hongkong und selbst nach Yokohama.
2. Eine wesentliche Änderung wird in der Verkehrslage der Ostküste Nordamerikas gegenüber Ostasien eintreten; insbesondere wird New York durch Eröffnung des Panamakanals der ostasiatischen Küste auf dem Seeweg beträchtlich nähergerückt. Dies berührt auch die europäischen Interessen, namentlich Deutschland. Denn es bestehen deutsche Dampferverbindungen, welche den Verkehr zwischen New York und den Haupthäfen von Ostasien um die Südspitze von Südamerika herum bewerkstelligen. Diese Dampferlinien werden mit Eröffnung des Panamakanals ihre Bedeutung verlieren.
3. Amerika selbst wird große Verkehrsverschiebungen erleiden. Insbesondere werden die großen Überlandverbindungen sehr an Bedeutung verlieren. Der Warentransport zwischen der pazifischen und atlantischen Küste Nordamerikas wird seinen Weg über Panama nehmen. Was speziell den Getreidetransport anbelangt, so wurde derselbe bisher größtenteils um das Kap Hoorn bewerkstelligt; von nun ab wird er aber seinen Weg gleichfalls über Panama nehmen, was auch für Europa von größtem agrarpolitischem Interesse ist, da auf diese Weise die pazifischen Weizengebiete dem europäischen Kontinente um mehr als 10 000 km näher gerückt werden.

[1] Eine ausführliche Zusammenstellung neuerer Urteile bei F. Regel a. a. O. S. 95 ff.

4. Endlich wird der Handel Nordamerikas mit der Westküste von Südamerika, speziell von New York aus, eine starke Steigerung erfahren, da naturgemäß die Entfernungen für Schiffe durch den Panamakanal viel geringer sind als auf dem bisherigen Umweg um die Südspitze. Dagegen wird sich wohl in dieser Richtung für den europäischen Handel kein bedeutender Einfluß geltend machen.

Die für die Richtung des Weltverkehrs zu erwartenden Änderungen sind also recht vielseitig, doch kann von einem vollständigen Umschwung in der Richtung des Welthandels keine Rede sein. Nur eine Tatsache drängt sich gebieterisch in den Vordergrund, nämlich die, daß der Löwenanteil an dem gesteigerten Handelsverkehr den Vereinigten Staaten zufallen wird und daß auf diese Weise der Panamakanal als „eines der ausschlaggebenden Kampfmittel“ [1] erscheint in dem „großen wirtschaftlichen Ringkampf zwischen den Vereinigten Staaten und den Ländern des alternden Europas“.

[1] K. Sapper a. a. O. S. 10.

Anhang I.

(Zeitschrift für internat. Priv.- u. öff. R. 1903, Bd. 12, S. 366 ff.)

Suez-Kanal-Vertrag.

(Konstantinopel 29. 10. 88.)

(Signatarmächte: Deutsches Reich, Österreich-Ungarn, Spanien, Frankreich, England, Italien, Holland, Rußland, Türkei.)

Art. I.

Le canal maritime de Suez sera toujours libre et ouvert, en temps de guerre comme en temps de paix, à tout navire de commerce ou de guerre, sans distinction de pavillon.

Art. II.

Les hautes parties contractantes, reconnaissant que le canal d'eau douce est indispensable au canal maritime, prennent acte des engagements de S. A. le Khédive envers la Compagnie universelle du canal de Suez, en ce qui concerne le canal d'eau douce engagements stipulés dans une convention en date du 18 mars 1863, contenant un exposé et quatre articles.

Elles s'engagent à ne porter aucune atteinte à la sécurité de ce canal et de ses dérivations, dont le fonctionnement ne pourra être l'objet d'aucune tentative d'obstruction.

Art. III.

Les hautes parties contractantes s'engagent de même à respecter le matériel, les établissements, constructions et travaux du canal maritime et du canal d'eau douce.

En conséquence, les hautes parties contractantes conviennent de ne porter aucune atteinte au libre usage du canal, en temps de guerre comme en temps de paix. Le canal ne sera jamais assujeti à l'exercice du droit de blocus.

Art. IV.

Le canal maritime restant ouvert en temps de guerre comme passage libre, même aux navires de guerre des belligérants aux termes de l'article I du présent traité, les hautes parties contractantes conviennent qu'aucun droit

de guerre, aucun acte d'hostilité ni aucun acte ayant pour but d'entraver la libre navigation du canal ne pourra être exercé dans le canal et ses ports d'accès, ainsi que dans un rayon de trois milles marins de ces ports, alors même que l'empire ottoman serait une des puissances belligérantes.

Les bâtiments de guerre des belligérants ne pourront, dans le canal et ses ports d'accès, se ravitailler ou s'approvisionner que dans la limite strictement nécessaire. Le transit des dits bâtiments par le canal s'effectuera dans le plus bref délai, d'après les règlements en vigueur, et sans autre arrêt que celui qui résulterait des nécessités du service. Leur séjour à Port-Saïd et dans la rade de Suez ne pourra dépasser vingt quatre heures, sauf le cas de relâche forcée. En pareil cas, ils seront tenus de partir le plus tôt possible. Un intervalle de vingt quatre heures devra toujours s'écouler entre la sortie d'un port d'accès d'un navire belligérant et le départ d'un navire appartenant à la puissance ennemie.

Art. V.

En temps de guerre les puissances belligérantes ne débarqueront et ne prendront dans le canal et ses ports d'accès ni troupes, ni munitions, ni matériel de guerre. Mais dans le cas d'un empêchement accidentel dans le canal, on pourra embarquer ou débarquer, dans les ports d'accès des troupes fractionnées par groupes n'excédant pas 1000 hommes, avec le matériel de guerre correspondant.

Art. VI.

Les prises seront soumises, sous tous les rapports, en même régime que les navires de guerre belligérants.

Art. VII.

Les puissances ne maintiendront dans les eaux du canal (y compris le lac Timsah et les lacs Amers) aucun bâtiment de guerre.

Toutefois, dans les ports d'accès de Port-Saïd et de Suez, elles pourront faire stationner des bâtiments de guerre, dont le nombre ne devra pas excéder deux pour chaque puissance.

Ce droit ne pourra être exercé par les belligérants.

Art. VIII.

Les agents en Egypte des puissances signataires du présent traité seront chargés de veiller à son exécution. En toute circonstance qui menaçerait la sécurité ou le libre passage du canal, ils se réuniront, sur la convocation de trois d'entre eux et sous la présidence du doyen, pour procéder aux constatations nécessaires. Ils feront connaître au gouvernement khédivial le danger qu'ils auraient reconnu afin que celui-ci prenne les mesures propres à assurer la protection et le libre usage du canal.

En tout état de cause ils se réuniront une fois par an pour constater la bonne exécution du traité. Ces dernières réunions auront lieu sous la présidence d'un commissaire spécial nommé à cet effet par le gouvernement impérial ottoman. Un commissaire khédivial pourra également prendre part à la réunion et la présider en cas d'absence du commissaire ottoman.

Ils réclameront notamment la suppression de tout ouvrage ou la dispersion de tout rassemblement qui, sur l'une ou l'autre rive du canal, pourrait avoir pour but ou pour effet de porter atteinte à la liberté ou à l'entière sécurité de la navigation.

Art. IX.

Le gouvernement égyptien prendra, dans la limite de ses pouvoirs, tels qu'ils résultent des firmans, et dans les conditions prévues par le présent traité, les mesures nécessaires pour faire respecter l'exécution du dit traité.

Dans le cas ou le gouvernement égyptien ne disposerait pas de moyens suffisants, il devra faire appel au gouvernement ottoman, lequel prendra les mesures nécessaires pour répondre à cet appel, en donnera avis aux autres puissances signataires de la déclaration de Londres le 17 mars 1885 et, au besoin se concertera avec elles à ce sujet.

Les prescriptions des articles 4, 5, 7 et 8 ne feront pas obstacle aux mesures qui seront prises en vertu du présent article.

Art. X.

De même, les prescriptions des articles 4, 5, 7 et 8 ne feront pas obstacle aux mesures, que sa majesté le Sultan et son altesse le Khédive, au nom de sa majesté imperial et dans les limites des firmans concédés, seraient dans la nécessité de prendre pour assurer, par leurs propres forces, la défense de l'Egypte et le maintien de l'ordre publique.

Dans le cas où sa majesté impériale le Sultan ou son altesse le Khédive se trouveraient dans la necessité de se prévaloir des exceptions prévues par le présent article, les puissances signataires de la déclaration de Londres en seraient avisées par le gouvernement impérial ottoman.

Il est également entendu que les prescriptions des quatre articles dont il s'agit ne porteront en aucun cas obstacle aux mesures que le gouvernement impérial ottoman croira nécessaires de prendre pour assurer par ses propres forces la défense de ses autres possessions situées sur la côte orientale de la mer Rouge.

Art. XI.

Les mesures qui seront prises dans les cas prévus par les articles 9 et 10 du présent traité ne devront faire obstacle au libre usage du canal.

Dans les mêmes cas, l'érection de fortifications permanentes élevées contrairement aux dispositions de l'article 8 demeure interdite.

Art. XII.

Les hautes parties contractantes conviennent, par application du principe d'égalité en ce qui concerne le libre usage du canal, principe qui forme l'une des bases du présent traité, qu'aucune d'elles ne recherchera d'avantages territoriaux ou commerciaux, ni de privilèges dans les arrangements internationaux qui pourront intervenir, par rapport au canal. Sont d'ailleurs réservés les droits de la Turquie comme puissance territoriale.

Art. XIII.

En dehors des obligations prévues expressément par les clauses du présent traité, il n'est porté aucune atteinte aux droits souverains de sa majesté impériale le Sultan et aux droits et immunités de son altesse le Khédive, tels qu'ils résultent des firmans.

Art. XIV.

Les hautes parties contractantes conviennent que les engagements résultant du présent traité ne seront pas limités par la durée des actes de concession de la compagnie universelle du canal de Suez.

Art. XV.

Les stipulations du présent traité ne feront pas obstacle aux mesures sanitaires en vigueur en Egypte.

Art. XVI.

Les hautes parties contractantes s'engagent à porter le présent traité à la connaissance des Etats qui ne l'ont pas signé, en les invitant à y accéder.

Art. XVII.

Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Constantinople dans un délai d'un mois, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Constantinople, le 29 jour du mois d'octobre de l'an 1888.

De Montebello
Radowitz
Calice
Miguel Florez Garcia
W. A. White
Blanc
Gust. Kenn
Nelidow
M. Saïd.

Anhang II.

Clayton-Bulwer-Vertrag.

(19. 4 1850.)

The U. S. of America and Her Britannic Majesty, being desirous of consolidating the relations of amity which so happily subsist between them, by setting forth and fixing in a convention their views and intentions with reference to any means of communication by ship canal which may be constructed between the Atlantic and Pacific oceans by the way of the river San Juan de Nicaragua and either or both of the Lakes of Nicaragua or Managua, to any port or place on the Pacific Ocean, the President of the U. S. has confered full powers on John M. Clayton, Secretary of State of the U. S., and Her Britannic Majesty on the Right Honourable Sir Henry Lytton Bulwer, a member of Her Majesty's most honourable privy council, Knight commander of the most honourable Order of the Bath, envoy extraordinary and minister plenipotentiary of Her Britannic Majesty to the U. S., for the aforesaid purpose and the said plenipotentiaries having exchanged their full powers, which were found to be in proper form, have agreed to the following articles:

Art. I.

The Governments of the U. S. and Great Britain hereby declare that neither the one nor the other will ever obtain or maintain for itself any exclusive control over the said ship canal: agreeing that neither will erect or maintain any fortifications commanding the same or in the vicinity thereof, or occupy, or fortify, or colonize, or assume, or exercise any dominion over Nicaragua, Costa Rica, the Mosquito Coast, or any part of Central America; nor will either make use of any protection which either affords or may afford, or any alliance which either has or may have to or with any state or people, for the purpose of erecting or maintaining any such fortifications, or of occupying, fortifying, or colonizing Nicaragua, Costa Rica, the Mosquito Coast or any part of Central America, or of assuming or exercizing dominion over the same; nor will the U. S. or Great Britain take advantage of any intimacy, or use any alliance, connection, or influence that either may possess with any

state or government through whose territory the said canal may pass, for the purpose of acquiring or holding directly or indirectly, for the citizens or subjects of the one, any rights or advantages in regard to commerce or navigation through the said canal which shall not be offered on the same terms to the citizens and subjects of the other.

Art. II.

Vessels of the U. S. or Great Britain traversing the said canal shall, in case of war between the contracting parties, be exempted from blockade, detention, or capture by either of the belligerents; and this provision shall extend to such a distance from the two ends of the said canal as may hereafter be found expedient to establish.

Art. III.

In order to secure the construction of the said canal, the contracting parties engage that if any such canal shall be undertaken upon fair and equitable terms by any parties having the authority of the local government or governments through whose territory the same may pass, then the persons employed in making the said canal, and their property used, or to be used, for that object, shall be protected, from the commencement of the said canal to its completion, by the Governments of the U. S. and Gr. Br., from unjust detention, confiscation, seizure, or any violence whatsoever.

Art. IV.

The contracting parties will use whatever they respectively exercise with any state, states, or governments, possessing or claiming to possess any jurisdiction or right over the territory which the said canal shall traverse, or which shall be near the waters applicable thereto, in order to induce such states or governments to facilitate the construction of the said canal by every means in their power. And further more, the U. S. and Gr. Br. agree to use their good offices, whereever or however it may be most expedient, in order to procure the establishment of two free ports, one at each end of the said canal.

Art. V.

The contracting parties further engage, that when the said canal shall have been completed, they will protect it from interruption, seizure, or unjust confiscation, and they will guarantee the neutrality thereof, so that the said canal may forever be open and free, and the capital invested there secure. Nevertheless, the Governments of the U. S. and Gr. Br., in according their protection to the construction of the said canal, and guaranteeing its neutrality and security when completed, always understand that this protection and guarantee are granted conditionally, and may be withdrawn by both governments,

or either government, if both governments, or either government, should deem that the persons or company undertaking or managing the same, adopt or establish such regulations concerning the traffic thereupon as are contrary to the spirit and intention of this convention, either by making unfair discriminations in favour of the commerce of one of the contracting parties over the commerce of the other, or by imposing oppressive exactions or unreasonable tolls upon the passengers, vessels, goods, wares, merchandise, or other articles. Neither party, however, shall withdraw the aforesaid protection and guarantee without first giving six months' notice to the other.

Art. VI.

The contracting parties in this convention engage to invite every state with which both or either have friendly intercourse to enter into stipulations with them similar to those which they have entered into with each other, to the end that all other states may share in the honour and advantage of having contributed to a work of such general interest and importance as the canal herein contemplated. And the contracting parties likewise agree that each shall enter into treaty stipulations with such of the Central American States as they may deem advisable, for the purpose of more effectually carrying out the great design of this convention, namely, that of constructing and maintaining the said canal as a ship communication between the two oceans for the benefit of mankind, on equal terms to all, and of protecting the same: and they also agree, that the good offices of either shall be employed, when requested by the other, in aiding and assisting the negociation of such treaty stipulations; and should any differences arise as to right or property over the territory through which the said canal shall pass between the states or governments of Central America, and such differences should in any way impede or obstruct the execution of the said canal, the Governments of the U. S. and Gr. Br. will use their good offices to settle such differences in the manner best suited to promote the interests of the said canal, and to strengthen the bonds of friendship and alliance which exist between the contracting parties.

Art. VII.

It being desirable that no time should be unnecessarily lost in commencing and constructing the said canal, the Governments of the U. S. and Gr. Br. determine to give their support and encouragement to such persons or company as may first offer to commence the same with the necessary capital, the consent of the local authorities, and on such principles as accord with the spirit and intention of this convention: and if any persons or company should already have, with any state through which the proposed ship canal may pass, a contract for the construction of such a canal as that specified in this convention to the stipulations of which contract neither of the contracting parties in this con-

vention have any just cause to object, and the said persons or company shall moreover have made preparations, and expended time, money, and trouble, on the faith of such contract, it is hereby agreed that such persons or company shall have a priority of claim over every other person, persons or company to the protection of the Government of the U. S. and Gr. Br., and be allowed a year from the date of the exchange of the ratifications of this convention for concluding their arrangements, and presenting evidence of sufficient capital subscribed to accomplish the contemplated undertaking; it being understood that if, at the expiration of the aforesaid period, such persons or company be not able to commence and carry out the proposed enterprise, then the Governements of the U. S. and Gr. Br. shall be free to afford their protection to any other persons or company that shall be prepared to commence and proceed with the construction of the canal in question.

Art. VIII.

The Governments of the U. S. and Gr. Br. having not only desired, in entering into this convention, to accomplish a particular object, but also to establish a general principle, they hereby agree to extend their protection, by treaty stipulations, to any other practicable communications, whether by canal or railway, across the isthmus which connects North and South America, and especially to the interoceanic communications, should the same prove to be practicable, wether by canal or railway, which are now proposed to be established by the way of Tehuantepec or Panama. In granting, however, their joint protection to any such canals or railways as are by this article specified, it is always understood by the U. S. and Gr. Br. that the parties constructing or owning the same shall impose no other charges or conditions of traffic thereupon than the aforesaid Governments shall approve of as just and equitable; and that the same canals or railways, being open to the citizens and subjects of every other state which is willing to grant thereto such protection as the U. S. and Gr. Br. engage to afford.

Art. IX.

The ratifications of this convention shall be exchanged at Washington within six months from this day, or sooner if possible. In faith whereof we, the respective plenipotentiaries, have signed this convention and have hereunto affixed our seals.

Done at Washington, the 19th day of April, anno Domini 1850.

John M. Clayton.
Henry Lytton Bulwer.

Anhang III.

(Zeitschr. für internat. Priv.- u. öff. R. 1903, Bd. 12, S. 366 ff.)

Hay-Pauncefote-Vertrag.

18. 11. 01.

The United States of America and his Majesty Edward VII of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, King, and Emperor of India, being desirous to facilitate the construction of a ship canal to connect the Atlantic and Pacific oceans, by whatever route may be considered expedient, and to that end to remove any objection which may arise out of the convention of the 19th of April 1850, commonly called the Clayton-Bulwer-Treaty, to the construction of such canal under the auspices of the Government of the United States without impairing the „general principle" of neutralization established in Article VIII of that convention, have for that purpose appointed as their plenipotentiaries: The President of the U. S., John Hay, Secretary of State of the U. S. of America; and his Majesty Edward the VII of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British dominions beyond the Seas, King, and Emperor of India, the Right Hon. Lord Pauncefote, G. C. B., G. C. M. G., his Majesty's Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary to the U. S.

Who, having communicated to each other their full powers, which were found to be in due and proper form, have agreed upon the following articles:

Art. I.

The high contracting parties agree that the present treaty shall supersede he aforementioned convention of the 19th of April, 1850.

Art. II.

It is agreed that the canal may be constructed under the auspices of the Government of the United States, either directly at its own cost, or by gift or loan money to individuals or corporations, or through subscription to or purchase of stock or shewes, and that, subject to the provision of the present treaty, that the said Government shall have and enjoy all the rights incident to such construction, as well as the exclusive right of providing for the regulation and management of the canal.

Art. III [1].

The U. S. adopt as the basis of the neutralization of such ship canal, the following rules, substantially as embodied in the Convention of Constantinopel, signed the 28th of October, 1888, for the free navigation of the Suez Canal, that is to say:

1. The canal shall be free and open to the vessels of commerce and of war of all nations observing these rules, on terms of entire equality, so that there shall be no discrimination against any such nation or its citizens or subjects in respect of the conditions or charges of traffic or otherwise. Such conditions and charges of traffic shall be just and equitable.

2. The canal shall never be blockaded, nor shall any right of war be exercised, nor any act of hostility be committed within it. The U. S., however, shall be at the liberty to maintain such military police along the canal as may be necessary to protect it against lawlessness and disorder.

3. Vessels of war of a belligerent shall not revictual nor take any stores in the canal except so far as may be strictly necessary; and the transit of such vessels through the canal shall be effected with the least possible delay in accordance with the regulations in force, and with only such intermission as may result from the necessities of the service. Prises shall be in all respects subject to the same rules as vessels of war of the belligerents.

4. No belligerent shall embark or disembark troops, munitions of war, or warlike materials used in the canal except in case of accidental hinderance of the transit, and in such case the transit shall be resumed with all possible dispatch.

5. The provisions of this article shall apply to waters adjacent to the canal, within three marine miles of either end. Vessels of war of a belligerent shall not remain in such water longer than twenty-four hours at any one time, except in case of distress, and in such cases shall depart as soon as possible; but a vessel of war of one belligerent shall not depart within twenty-four hours from the departure of a vessel of the other belligerent [2].

6. The plant, establishments, buildings, and all works necessary to the construction, maintenance and operation of the canal, shall be deemed to be parts thereof for the purpose of this treaty, and in time of war, as in time of peace, shall enjoy complete immunity from attack or injury by belligerents, and from acts calculated to impair their usefulness as part of the canal.

---

[1] In dem Vertrag vom 5. 2. 00 hieß es: „The high contracting parties, desiring to preserve and maintain the ‚general principle' of neutralization, established in art. VIII of the Clayton-Bulwer Convention, which convention is hereby superseded, adopt as the basis of neutralization etc."

[2] Der Senat hatte hier die Bestimmung gefordert: It is agreed however, that none of the immediately foregoing conditions and stipulations in sections numbered 1, 2, 3, 4 and 5 of this article shall apply to measures which the U. S. may find it necessary to take for securing by its own forces the defense of the U. S. and the maintenance of public order.

Art. IV.

It is agreed that no change of territorial sovereignty or of international relations of the country or countries traversed by the before-mentioned canal shall affect the general principle of neutralization or the obligation of the high contracting parties under the present treaty.

Art. V.

The present treaty shall be ratified by the President of the U. S. by and with the advice and consent of the Senate thereof, and by his Britannic Majesty; and the ratifications shall be exchanged at Washington or at London at the earliest possible time within six months from the date hereof.

In faith whereof the respective plenipotentaries have signed this treaty and hereunto affixed their seals.

Done in duplicate at Washington the 18th day of November, in the year of our Lord nineteen hundred and one.

John Hay, Pauncefote.

Anhang IV. Martens, II. Serie. B. 31, S. 599 ff.

Isthmian canal convention.

Washington 18th November 03.
26th February 04.

The U. S. of America and the Republic of Panama being desirous to insure the construction of a ship canal across the Isthmus of Panama to connect the Atlantic and Pacific Oceans, and the Congress of the U. S. of America having passed an act approved june 28, 1907, in furtherance of that object, by which the President of the U. S. is authorized to acquire within a reasonable time the control of the necessary territory of the Republic of Colombia, and the sovereignty of such territory being actually vested in the Republic of Panama, the high contracting parties have resolved for that purpose to conclude a convention and have accordingly appointed as their plenipotentiaries:

The President of the U. S. of America, John Hay, Secretary of State, and the Government of the Republic of Panama, Philippe Bunau-Varilla, Envoy Extraordinary and Minister plenipotentiary of the Rep. of Panama, thereunto specially empowered by said government, who after communicating with each other their respective full powers, found to be in good and due form, have agreed upon and concluded the following articles:

Art. I.

The U. S. guarantee and will maintain the *independence of the Rep. of P.*

Art. II.

The Rep. of P. grants to the U. S. in perpetuity the *use, occupation* and *control* of a *zone* of *land and land under water* for the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of said Canal, of the width of ten miles, extending to the distance of five miles on each side of the center line of the route of the Canal to be constructed; the said zone beginning in the Carribean Sea three marine miles from mean low water mark and extending to and across the Isthmus of Panama into the Pacific Ocean to a distance of three marine miles from mean low water mark with the proviso, that the cities of Panama

and Colon and the harbours adjacent to said cities, which are included within the boundaries of the zone above described, shall not be included within this grant. The Rep. of P. further grants to the U. S. in perpetuity the use, occupation and control of any other lands and waters outside of the zone above described which may be necessary and convenient for the construction, maintenance and operation, sanitation and protection of the said Canal or of any auxiliary canals or other works necessary and convenient for the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the said entreprise.

The Rep. of P. further grants in like manner to the U. S. in perpetuity all islands within the limits of the zone above described and in addition thereto the group of small islands in the Bay of Panama, named *Perico*, *Naas*, *Culebra* and *Flamenco*.

Art. III.

The Rep. of P. grants to the U. S. all the rights, power and authority within the zone mentioned and described in art. II of this agreement and within the limits of all auxiliary lands and waters mentioned and described in said art. II which the U. S. would possess and exercise if it were the sovereign of the territory, within which said lands and waters are located to the entire exclusion of the exercise by the Rep. of P. of any such sovereign rights, power or authority.

Art. IV.

As rights subsidiary to the above grants the Rep. of P. grants in perpetuity to the U. S. the *right to use the rivers, streams, lakes and other bodies of water* within its limits for navigation, the supply of water or water-power or other purposes, so far as the use of said rivers, streams, lakes and bodies of water and the waters thereof may be necessary and convenient for the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the said Canal.

Art. V.

The Rep. of P. grants to the U. S. in perpetuity a *monopoly for the construction*, maintenance and operation *of any system of communication* by means of canal or railroad across its territory between the Carribean Sea and the Pacific Ocean.

Art. VI.

The grants herein contained shall in no manner invalidate the titles or rights of private land holders or owners of private property in the said zone or in or to any of the lands, or waters granted to the U. S. by the provisions of any article of this treaty, nor shall they interfere with the rights of way over the public roads passing through the said zone or over any of the said lands or waters unless said rights of way or private rights shall conflict with rights herein granted to the U. S. in which case the rights of the U. S. shall be superior. All damages caused to the owners of private lands or private property of any

kind by reason of the grants contained in this treaty or by reason of the operations of the U. S., its agents or employees, or by reason of the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the said canal of or the works of sanitation and protection herein proved for, shall be appraised and settled by a joint *Commission* appointed by the Governments of the U. S. and the Rep. of P., whose decisions as to such damages shall be final and whose awards as to such damages shall be paid soleley by the U. S. No part of the work on said Canal or the Panama railroad or any auxiliary works relating thereto and authorized by the terms of this treaty shall be prevented, delayed or impeded by or pending such proceedings to ascertain such damages. The appraisal of said private lands and private property and the assessment of damages to them shall be based upon their value before the date of this convention.

Art. VII.

The Rep. of P. grants to the U. S. within the limits of the cities of Panama and Colon and their adjacent harbors and within the territory adjacent thereto the right of eminent domain, any lands, buildings, water rights or other properties necessary and convenient for the construction, maintenance, operation and protection of the Canal and of any works of sanitation, such as the collection and disposition of sewage and the distribution of water in the said cities of Panama and Colon, which, in the discretion of the U. S. may be necessary and convenient for the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the said Canal and railroad. All such works of sanitation, collection and disposition of sewage and distribution of water in the cities of Panama and Colon shall be made at the expense of the U. S., and the Government of the U. S., its agents or nominees shall be authorized to impose and collect water rates and sewerage rates which shall be sufficient to provide for the payment of interest and the amortization of the principal of the cost of said works within a period of fifty years and upon the expiration of said term of fifty years the system of sewers and water works shall revert to and become the properties of the cities of Panama and Colon respectively, and the use of the water shall be free to the inhabitants of Panama and Colon, except to the extent that water rates may be necessary for the operation and maintenance of said system of sewers and waters.

The Rep. of P. agrees that the cities of Panama and Colon shall comply in perpetuity with the sanitary ordinances whether of a preventive or curative character prescribed by the U. S. and in case the Government of Panama is unable or fails in its duty to enforce this compliance by the oities of Panama and Colon with the sanitary ordinances of the U. S. the Rep. of P. grants to the U. S. the right and authority to enforce the same.

The same right and authority are granted to the U. S. for the maintenance of public order in the cities of Panama and Colon and the territories and harbours adjacent thereto in case the Rep. of P. should not be, in the judgment of the U. S., able to maintain such order.

Art. VIII.

The Rep. of P. grants to the U. S. all rights which it now has or hereafter may acquire to the Property of the New Panama Company and the Panama Railroad Company as a result of the transfer of sovereignty from the Republic of Colombia to the Republic of Panama over the Isthmus of Panama and authorizes the *New Panama Company* to sell and transfer to the U. S. its rights, privileges, properties and concessions as well as the Panama Railroad and all the shares or part of the shares of that company; but the public lands situated outside of the zone described in art. II of this treaty now included in the concessions to both said enterprises and not required in the construction or operation of the Canal shall revert to the Rep. of P. except any property now owned by or in the possession of said companies within Panama or Colon or the parts or terminals thereof.

Art. IX.

The U. S. agrees that the ports at either entrance of the Canal and the waters thereof, and the Rep. of P. agrees that the towns of Panama and Colon shall be free for all time so that there shall not be imposed or collected costum house tolls, tonnage, anchorage, lighthouse, wharf, pilot or quarantine dues or any other charges or taxes of any kind upon any vessel using or passing through the Canal or belonging to or employed by the U. S., directly or indirectly, in connection with the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the main Canal, or auxiliary works, or upon the cargo, officers, crew, or passengers of any such vessels, except such tolls and charges as may be imposed by the U. S. for the use of the canal and other works, and except tolls and charges imposed by the Rep. of P. upon merchandise destined to be introduced for the consumption of the rest of the Rep. of P., and upon vessels touching at the Ports of Colon and Panama and which do not cross the Canal.

The Government of the Rep. of P. shall have the right to establish in such ports and in the towns of Panama and Colon such houses and guards as it may seem necessary to collect duties on importations destined to other portions of Panama and to prevent contraband trade. The U. S. shall have the right to make use of the towns and harbours of Panama and Colon as places of anchorage, and for making repairs, for loading, unloading, depositing, or transshipping cargoes either in transit or destined for the service of the Canal and for other works pertaining to the Canal.

Art. X.

The Rep. of P. agrees that there shall *not* be imposed any *taxes*, national, municipal, departmental, or of any other class, upon the Canal, the railways and auxiliary works, tugs and other vessels employed in the service of the Canal, store houses, work shops, offices, quarters for laborers, factories of all kinds, warehouses, wharves, machinery and other works, or their officers and employees, situated within the cities of Panama and Colon, and that there shall

not be imposed contributions or charges of a personal character of any kind upon officers, employees, labourers, and other individuals in the service of the Canal and railroad and auxiliary works.

Art. XI.

The U. S. agrees that the official dispatches of the Government of the Rep. of P. shall be transmitted over any *telegraph* and *telephone* lines established for canal purposes and used for public and private business at rates no higher than those required from officials in the service of the U. S.

Art. XII.

The Government of the Rep. of P. shall permit the *immigration* and free access to the lands and workshops of the Canal and its auxiliary works of employees and workmen of whatever nationality under contract to work upon or seeking employment upon or in any wise connected with the said Canal and its auxiliary works, with their respective families, and all such persons shall be free and exempt from the military service of the Rep. of P.

Art. XIII.

The U. S. may import at any time into the said zone and auxiliary lands, free of costum duties, imposts, taxes, or other charges, and without any restrictions, any and all vessels, dredges, engines, cars, machinery, tools, explosives, materials, supplies, and other articles necessary and convenient in the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the Canal and auxiliary works, and all provisions, medicines, clothing, supplies and other things necessary and convenient for the officers, employees, workmen and laborers in the service and employ of the U. S. and for their families. I any such articles are disposed of for use outside of the zone and auxiliary lands granted to the U. S. and within the territory of the Republic, they shall be subject to the same import or other duties as like articles imported under the laws of the Rep. of. P.

Art. XIV.

As the prize or compensation for the rights, powers and privileges granted in this convention by the Rep. of P. to the U. S., the Government of the U. S. agrees to pay to the Rep. of P. the sum of ten million dollars (Doll. 10 000 000) in gold coin and also an annual payment during the life of this convention of two hundred and fifty thousand dollars (Doll. 250 000) in like gold coin beginning nine years after the date aforesaid. The provisions of this article shall be in addition to all other benefits assured to the Rep. of P. under this convention. But no delay or difference of opinion under this article or any other provisions of this treaty shall affect or interrupt the full operation and effect of this convention in all other respects.

Art. XV.

The joint *Commission* referred to in the art. VI shall be established as follows:

The President of the U. S. shall nominate two persons and the President of the Rep. of P. shall nominate two persons and they shall proceed to a decision; but in case of disagreement of the Commission (by reason of their being equally divided in conclusion) an umpire shall be appointed by the two Governments who shall render the decision. In the event of the death, absence or incapacity of a commissioner or umpire, or of his omitting, declining or ceasing to act, his place shall be filled by the appointment of another person in the manner above indicated. All decisions by a majority of the Commission or by the umpire shall be final.

Art. XVI.

The two Governments shall make adequate provision by future agreement for the pursuit, capture, imprisonment, detention and delivery within said zone and auxiliary lands to the authorities of the Rep. of P. of persons charged with the commitment of crimes, felonies, or misdemeanors without said zone and for the pursuit, capture, imprisonment, detention and delivery without said zone to the authorities of the U. S. of persons charged with the commitment of crimes, felonies and misdemeanors within said zone auxiliary lands.

Art. XVII.

The Rep. of P. grants to the U. S. the use of all the ports of the Republic open to commerce as places of refuge for any vessels employed in the Canal enterprise, and for all vessels passing or bound to pass through the Canal which may be in distress and be driven to seek refuge in said ports. Such vessels shall be exempt from anchorage and tonnage dues on the part of the Rep. of P. .

Art. XVIII.

The Canal, when constructed, and the entrances thereto shall be neutral in perpetuity, and shall be opened upon the terms provided for by Section 1 of article III of, and in conformity with all the stipulations of, the treaty entered into by the Governments of the U. S. and Great Britain on November 18, 1901.

Art. XIX.

The Government of the Rep. of P. shall have the right to transport over the Canal its vessels and its troops and munitions of war in such vessels at all times without paying charges of any kind. The exemption is to be extended to the auxiliary railway for the transportation of persons in the service of the Rep. of P., or of the police force charged with the preservation of public order outside of said zone, as well as to their baggage, munition of war and supplies.

Art. XX.

If by virtue of any existing treaty in relation to the territory of the Isthmus of Panama, whereof the obligations shall descend or be assumed by the Rep. of P., there may be any privilege or concession in favor of the Government or the citizens and subjects of a third power relative to an interoceanic means of communication which in any of its terms may be incompatible with the terms of the present convention, the Rep. of P. agrees to cancel or modify such treaty in due form, for which purpose it shall give to the said third power the requisite notification within the term of four months from the date of the present convention, and in case the existing treaty contains no clause permitting its modifications or annulment in such form that there shall not exist any conflict with the stipulations of the present convention.

Art. XXI.

The rights and privileges granted by the Rep. of P. to the U. S. in the preceeding articles are understood to be free of all anterior debts, liens, trusts, or liabilities, or concessions or privileges to other Governments, corporations, syndicates or individuals, and consequently, if there should arise any claims on account of the present concessions and privileges or otherwise, the claimants shall resort to the Government of the Rep. of P. and not to the U. S. for any indemnity or compromise which may be required.

Art. XXII.

The Rep. of P. renounces and grants to the U. S. the participation to which it might be entiled in the future earnings of the Canal under Art. XV of the concessionary contract with Lucien N. W. Wyse now owned by the Panama Canal Company and any and all other rights or claims of a pecuniary nature arising under or relating to said concessions to the Panama Railway Company or any extension or modification thereof; and it likewise renounces, confirms and grants to the U. S., now and hereafter, all the rights and property reserved in the said concessions which otherwise would belong to Panama at or before the expiration of the terms of ninety-nine years of the concessions granted to or held by the above mentioned party and companies, and all right, title and interest which it now has or may hereafter have, in and to the lands, canal, works, property and rights held by the said companies under said concessions or otherwise, and acquired or to be acquired by the U. S. from or through the New Panama Canal Company, including any property and rights which might or may in the future either by lapse of time, forfeiture otherwise, revert to the Republic of Panama under any contracts or concessions, with said Wyse, the Universal Panama Canal Company, the Panama Railroad Company and the New Panama Canal Company.

The aforesaid rights and property shall be and are free and released from any present or reversionary interest in or claims of Panama and the

title of the U. S. thereto upon consummation of the contemplated purchase by the U. S. from the New Panama Canal Company, shall be absolute, so far as concerns the Rep. of P., excepting always the rights of the Rep. specifically secured under this treaty.

Art. XXIII.

If it should become necessary at any time to employ armed forces for the safety or protection of the Canal, or of the ships that make use of the same, or the railways and auxiliary works, the U. S. shall have the right, at all times and in its discretion, to use its police and its land and naval forces or to establish fortifications for this purpose.

Art. XXIV.

No change either in the Government or in the laws and treaties of the Rep. of P. shall, without the consent of the U. S., affect any right of the U. S. under the convention, or under any treaty stipulation between the two countries that now exists or may hereafter exist touching the subject matter of this convention.

If the Rep. of P. shall hereafter enter as a constituent into any other Government or into any union or confederation of states, so as to merge her sovereignty or independence in such Government, union or confederation, the rights of the U. S. under this convention shall not be in any respect lessened or impaired.

Art. XXV.

For the better performance of the engagements of this convention and to the end of the efficient protection of the Canal and the preservation of its neutrality, the Government of the Rep. of P. will sell or lease to the U. S. lands adequate and necessary for naval or coaling stations on the Pacific coast and on the western Carribean coast of the Republic at certain points to be agreed upon with the President of the U. S. .

Art. XXVI.

This convention when signed by the Plenipotentiaries of the Contracting Parties shall be ratified by the respective Governments and the ratifications shall be exchanged at Washington at the earliest date possible.

In faith whereof the respective Plenipotentiaries have signed the present convention in duplicate and have hereunto affixed their respective seals.

Done at the City of Washington the 18th day of November in the year of the Lord nineteen hundred and three.

John Hay.
P. Bunau-Varilla.