

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 18 (1926)

Heft: 2

Rubrik: Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 05.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

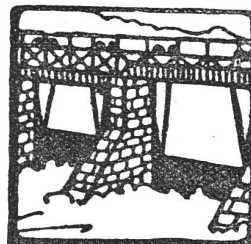
SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT



Offizielles Organ des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, sowie der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt Allgemeines Publikationsmittel des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schiffahrt Rhein-Bodensee

ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAUTECHNIK
WASSERKRAFTNUTZUNG, SCHIFFAHRT

Gegründet von Dr. O. WETTSTEIN unter Mitwirkung von a. Prof. HILGARD in ZÜRICH und Ingenieur R. GELPKÉ in BASEL



Verantwortlich für die Redaktion: Ing. A. HÄRRY, Sekretär des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, in ZÜRICH 1
Telephon Selnau 3111 Telegramm-Adresse: Wasserverband Zürich.

Alleinige Inseraten-Annahme durch:
SCHWEIZER-ANNONCEN A. G. - ZÜRICH
Bahnhofstrasse 100 — Telephon: Selnau 5506
und übrige Filialen.
Insertionspreis: Annoncen 40 Cts., Reklamen Fr. 1.—
Vorzugsseiten nach Spezialtarif

Administration und Druck in Zürich 1, Peterstrasse 10
Telephon: Selnau 224
Erscheint monatlich
Abonnementspreis Fr. 18.— jährlich und Fr. 9.— halbjährlich
für das Ausland Fr. 3.— Portozuschlag
Einzelne Nummern von der Administration zu beziehen Fr. 1.50 plus Porto.

No. 2

ZÜRICH, 25. Februar 1926

XVIII. Jahrgang

Inhalts-Verzeichnis

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission — Stand der Wasserkraftnutzung und Elektrizitätsversorgung der Schweiz Ende 1925 — Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel — Gas und Elektrizität — Ausfuhr elektrischer Energie — Wasserkraftausnutzung — Schiffahrt und Kanalbauten — Elektrizitätswirtschaft — Wärmewirtschaft — Wasserwirtschaftliche Literatur — Kohlen- und Oelpreise — Mitteilungen des Linth-Limmat-Verbandes.

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 17 vom 25. Februar 1926

Schiffsregister und Schiffshypotheken. Erläuternde Vorbemerkungen des Sekretariats.

Das Sekretariat, das gemäss den Beschlüssen der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt zu der Veröffentlichung der von dem Ausschuss für Privatrecht ausgearbeiteten Entwürfe zu Uebereinkommen schreitet, hat es für nötig befunden, diesen Texten eine kurze Abhandlung zum bessern Verständnis voranzustellen. Dieser Kommentar verpflichtet keineswegs die Mitglieder des Ausschusses.

Der Ausschuss für Privatrecht der Zentral-Kommission für Rheinschiffahrt hat in den beiden im Jahre 1925 abgehaltenen Tagungen zwei Entwürfe zu Uebereinkommen ausgearbeitet, der eine handelt von der Eintragung der Binnenschiffe, der andere von der internationalen Anerkennung der Hypotheken auf Binnenschiffen. Der Entwurf über die Eintragung von Binnenschiffen war schon

Gegenstand zweier Lesungen, er wird der Zentral-Kommission vorgelegt werden können, sobald die vorbehaltenen Fragen ihre Erledigung gefunden haben. Dagegen ist der Entwurf über die Anerkennung der Hypotheken eigentlich mehr ein Vorentwurf, der den Arbeiten der Sachverständigen der verschiedenen Länder als Unterlage dienen soll.

Die Kommission hat beschlossen, diese beiden Texte zu veröffentlichen, um die interessierten Kreise zu einer Stellungnahme zu veranlassen, die dem Ausschuss bei der Fortsetzung seiner Arbeiten von grossem Nutzen sein wird.

Die Arbeiten des Ausschusses betrafen die Vereinheitlichung des rheinischen Privatrechtes. Es hat sich jedoch sehr bald herausgestellt, dass es unmöglich war, die Öffentlichkeit und die Echtheit der die Rheinschiffe belastenden dinglichen Rechte wirksam sicherzustellen und dadurch den Kredit der Binnenschiffahrt zu heben, wenn die hierzu getroffenen Bestimmungen eine rein örtliche Anwendung fänden und gegenstands-

los würden, sobald die Schiffe den Rhein verlassen. Die vorbereiteten Texte sind deshalb so abgefasst worden, dass sie auf dem ganzen Hoheitsgebiet der Vertragsmächte Anwendung finden können.

Der Entwurf über die Eintragung verfolgt den Zweck, die Eintragung der Binnenschiffe in „öffentliche Register, die über das Eigentumsrecht, die Hypotheken und andere dingliche Rechte Aufschluss geben“ zu verlangen und eine doppelte Eintragung dieser Schiffe zu vermeiden. (Artikel 2, Abs. 2 bis Schluss und Artikel 9.)

Man hat davon Abstand genommen, den Begriff der Binnenschifffahrt zu bestimmen, da ihre Eigenschaft schon aus ihrer Eintragung hervorgeht und diese Eintragung in Zukunft ebenso anerkannt werden soll, wie es die Eintragung der Seeschiffe schon jetzt kraft der Handels- und Schifffahrtsverträge ist. Man hat dagegen von der Anwendung des Uebereinkommens die Kriegsschiffe und die staatlichen Fahrzeuge, die ausschliesslich für einen öffentlichen Dienst bestimmt sind, ausgeschlossen. (Artikel 13, Abs. 1.)

Diese Frage hat keine Schwierigkeiten bereitet, wohl aber die Bestimmung des Ortes, an dem die Schiffe eingetragen werden sollen. Die Auffassung und die Gesetzgebungen der einzelnen Länder zeigten in diesem Punkt grosse Unterschiede, da die einen auf einem persönlichen Kriterium, der Staatsangehörigkeit des Eigentümers, die anderen auf einem dinglichen Kriterium, dem Sitz des Unternehmens oder dem Hafen, von dem aus die Schifffahrt betrieben wird, bestanden.

Es ist nicht gelungen, diese voneinander abweichenden Anschauungen zu vereinigen. Man hat jedoch geglaubt, dadurch zu einer Verständigung gelangen zu können, dass man es den Gesetzgebungen der einzelnen Vertragsstaaten überliess, zu bestimmen, welche Schiffe in ihre Register eingetragen werden können oder eingetragen werden müssen, vorbehaltlich des Rechtes des Eigentümers, das Land zu wählen, in dem das Schiff eingetragen werden soll, falls ein positiver Konflikt vorliegt, d. h., falls ein Schiff die Eintragungsvoraussetzungen für die Register zweier Länder erfüllt. (Artikel 2.) Diese, dem Eigentümer des Schiffes freigestellte Wahl hat Veranlassung zu einem Vorbehalte der französischen Delegation gegeben.

Die durch diese erste Schwierigkeit veranlasste Lösung hat eine weitere Frage aufgeworfen: Wie ist es möglich, die Eintragung obligatorisch zu machen, wenn man, anstatt sich an ein durch ein Abkommen festgesetztes Kriterium zu halten, um den Eintragungsort zu bestimmen, auf die ein-

zelnen Gesetzgebungen der Länder verweist? Läuft man nicht Gefahr, dass, wenn die positiven Konflikte ihre Lösung gefunden haben, negative Konflikte weiter fortbestehen? Wenn die Verpflichtung zur Eintragung nicht mehr auf Schiffe anwendbar ist, welche die in dem Abkommen festgesetzten Bedingungen erfüllen, erhält sie dann nicht eine geographische Anwendbarkeit, und wie lässt sie sich dann mit der Freiheit der Schifffahrt in Einklang bringen, die auf dem Rhein durch internationale Verträge gewährleistet ist? Einige Mitglieder des Ausschusses hielten diese Einwendungen für so ernst, dass es ihrer Ansicht nach besser wäre, auf den obligatorischen Charakter der Eintragung zu verzichten, und dass es für die Bedürfnisse des Handels genügend sei, einer doppelten Eintragung zu steuern und die Anerkennung der Hypotheken sicherzustellen. Dieser Standpunkt ist nicht durchgedrungen. Es schien nämlich möglich, die oben erwähnten Bedenken zu zerstreuen, ohne darauf verzichten zu müssen, die obligatorische Eintragung vertraglich festzulegen. Zu diesem Zweck sieht Artikel 3 vor, dass die Verpflichtung zur Eintragung nur für solche Schiffe besteht, die unter die Bestimmungen des Artikels 2 fallen, d. h. für solche Schiffe, welche kraft der Gesetzgebung eines der Vertragsstaaten in diesen eingetragen werden können oder müssen. Solche Schiffe haben nicht das Recht, sich der Verpflichtung zu entziehen, eingetragen zu sein, es sei denn, dass sie eine geringere Wasserverdrängung als 20 Tonnen haben, oder dass es sich um Luftfahrzeuge handelt. (Artikel 13, Abs. 2.) In diesen beiden Fällen ist die Eintragung fakultativ; wird sie aber vorgenommen, so fällt sie unter das Abkommen. Ausserdem bestimmt Artikel 15, dass keine der Bestimmungen des Uebereinkommens die Rechte der Nichtvertragsstaaten auf den internationalen Wasserstrassen beeinträchtigen kann; ein Nichtvertragsstaat kann sich demnach immer dem widersetzen, dass Schiffe, die er als ihm gehörig in Anspruch nimmt, in der Freiheit ihrer Schifffahrt auf dem Rhein eine Beschränkung erfahren, und zwar durch die gepaarte Anwendung des Gesetzes eines Uferstaates und der Bestimmungen des Uebereinkommens, die die Uferstaaten sich verpflichten, in ihre Gesetzgebung aufzunehmen. So hat also Artikel 15 namentlich die Wirkung, jede Auslegung a contrario von Artikel 2 auszuschalten. Diese Bestimmung, sofern sie in die Gesetzgebung der Vertragsstaaten aufgenommen wäre, könnten die Gerichte in Konflikten zwischen dem Gesetz eines dieser Staaten und dem Gesetz eines Nichtvertragsstaates nicht in Anwendung bringen. Was die Gefahr eines negativen Kon-

fliktes anbetrifft, so hat sich bei Prüfung der Frage herausgestellt, dass sie mehr in der Theorie als in der Praxis besteht, da ja die Gesetzgebungen der verschiedenen Staaten niemals so streng ist, dass ein Angehöriger eines dieser Staaten sein Schiff nicht in seinem Land eintragen lassen kann. Trotz dieser Milderungen hat die deutsche Delegation zu Artikel 3 einen Vorbehalt aufrechterhalten.

Erst bevor das Schiff endgültig in Dienst gestellt wird, besteht übrigens die Verpflichtung zur Eintragung, d. h. dass z. B. ein Schiff, das von seiner Baustelle nach dem Hafen fährt, in dem es der Eigentümer eintragen lassen will, nicht im Besitz eines Scheines zu sein braucht, selbst wenn es Ladung befördert.

Die Verpflichtung, das Schiff eintragen zu lassen, liegt dem Eigentümer ob. Treten dagegen in den im Register eingetragenen Tatsachen Veränderungen ein, so bestimmt die Landesgesetzgebung, wer zur Abgabe dieser Erklärung verpflichtet ist. (Artikel 4.) Dieser Unterschied erklärt sich aus der Notwendigkeit, Gesetzgebungen Rechnung zu tragen, nach denen der Käufer zu der Eintragung verpflichtet ist, obwohl dieser Käufer erst Eigentümer wird, nachdem die Eintragungen in dem Register abgeändert sind, während andere Gesetzgebungen den Käufer in seiner Eigenschaft als Eigentümer zur Eintragung verpflichten, da der Besitzwechsel bereits durch das Einverständnis der Parteien vollzogen ist.

Die Artikel 5, 6, 7 und 8 enthalten die nötigen Bestimmungen, um die Schiffe nach ihrer Eintragung unterscheiden zu können und um etwaige Versuche zur Verschleierung ihrer Identität zu verhindern.

Artikel 9, von dem schon die Rede war, ordnet das behördliche Verfahren, das zur Verhinderung einer doppelten Eintragung bestimmt ist. Er verfolgt nicht den Zweck, die Fälle zu bestimmen, in denen die Behörden des Eintragslandes zu Uebertragungen der Eintragungen verpflichtet sind.

Artikel 10 verpflichtet die Führer der eingetragenen Schiffe, einen Eintragungsschein bei sich zu führen, der von dem zuständigen Beamten des Eintragungsamtes ausgestellt ist und mindestens einige, in dem Texte aufgezählte Angaben enthalten muss. Es ist jedoch zulässig, dass dieser Schein durch eine Zweitschrift ersetzt werden kann, um einem Gebrauch in der deutschen Binnenschiffahrt Rechnung zu tragen, nach dem die Urschrift des Scheines bei Verpfändung (Hypothekierung) des Schiffes dem Pfand-(Hypotheken-)gläubiger ausgefolgt wird.

Artikel 11 verfolgt den Zweck, die Ausführung

des Uebereinkommens durch die Staaten mittels der dazu erforderlichen Strafbestimmungen sicherzustellen.

Artikel 12 nennt die in Fällen von Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen des Uebereinkommens zuständigen Gerichte. Er soll in dritter Lesung Gegenstand einer erneuten Prüfung bilden. Das System, das seinem Wortlaute zu Grunde liegt, ist mit Ausnahme einiger Einzelheiten, die nachgeprüft werden müssen, folgendes: Die Gerichte des Eintragungsortes sind zuständig, falls es sich um Zuwiderhandlungen handelt, die sich auf die Eintragung selbst beziehen, und die Gerichte des Ortes, an dem die Zuwiderhandlung festgestellt worden ist, sind zuständig, falls es sich um Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen handelt, die dazu dienen, das Schiff identifizieren zu können; in diesem Falle handelt es sich nämlich um dauernde Zuwiderhandlungen (Fehlen der vorschriftsmässigen Bezeichnungen an dem Schiff — Artikel 7 und 8, Fehlen des Eintragungsscheines an Bord — Artikel 10). Es empfiehlt sich, an Ort und Stelle gegen sie einzuschreiten, sobald sie protokolliert sind.

Schliesslich sollen sich die Vertragsstaaten die von ihnen zur Ausführung des Uebereinkommens getroffenen Bestimmungen gegenseitig mitteilen. (Artikel 14.)

Der Entwurf, der von der Anerkennung der Hypotheken handelt, verfolgt hauptsächlich den Zweck, die Gültigkeit und die Anerkennung der Hypotheken, denen die andern vertraglichen, dinglichen Sicherheiten, wie z.B. das Schiffspfandrecht, im deutschen Gesetze (Artikel 1) gleichgestellt sind, in allen Vertragsstaaten sicherzustellen. Es ist bestimmt worden, dass die Hypotheken in allen andern Vertragsstaaten die gleichen Wirkungen wie in dem Eintragslande haben sollen, eine Bestimmung, die dem ersten Entwurf zu einem Seeschiffahrtsabkommen entnommen ist, und die man aus Gründen der Hoheitsrechte hatte fallen lassen; diese Gründe erschienen als nicht stichhaltig für die Binnenschiffahrt. Es besteht Einverständnis darüber, dass sich Artikel 1 ebensowohl auf die Anerkennung der Hypotheken an im Bau befindlichen Schiffen als auch solcher an im Dienst stehenden Schiffen bezieht. So müssen z. B. die Niederlande eine Hypothek anerkennen, die auf Grund einer vorläufigen Eintragung des Schiffes auf ein für belgische Rechnung in Holland im Bau befindliches Schiff in Belgien eingetragen ist. Die deutschen Mitglieder haben zu dieser Auslegung einen Vorbehalt gemacht, da die Hypothek an im Bau befindlichen Schiffen in Deutschland ausser in Hamburg und Bremen nicht allgemein zulässig ist.

Artikel 2 bezeichnet die Wirkungen der rechtsgeschäftlichen Uebereignung auf die Hypotheken und bestimmt, dass diese Wirkungen nach dem Gesetz des Staates, in dem das Schiff eingetragen ist, geregelt werden sollen. Der Entwurf macht jedoch eine Ausnahme von dieser allgemeinen Regel. Auf Grund gewisser Gesetzgebungen, wie z. B. der französischen, gestattet der rechtsgeschäftliche Verkauf die Löschung der Hypotheken durch Ablösung auf Begehren des Erwerbers (purge). In andern Ländern, wie z. B. in Deutschland, ist dieses System unbekannt. Man hätte zwischen den grundsätzlichen Bestimmungen und den Bestimmungen über die Form unterscheiden und zugeben können, dass die Wirkung der Hypothek, das Erlöschen, die Ablösbarkeit auf Begehren des Erwerbers oder andere, ähnliche Wirkungen durch das Gesetz des Eintragungslandes geregelt werden sollen, und dass nur das Verfahren den Gesetzen des Landes, auf dessen Gebiet sich das Schiff befindet, unterworfen sein soll, da es undenkbar ist, in einem Lande fremde Bestimmungen für das Verfahren in Anwendung zu bringen. Es hat sich jedoch herausgestellt, dass die Ablösung der Hypotheken auf Begehren des Erwerbers vor allem ein Verfahren ist, und zwar ein Verfahren, das bereits nach den Gesetzen, die es einführen an dem Orte, an dem das Schiff sich befindet, zur Anwendung kommen muss. In diesem besondern Falle war man überwiegend der Meinung, dass die Form dem Grundsatz vorangeht. So könnte, nach dem zweiten Satze von Artikel 2, falls sich ein in Frankreich eingetragenes Schiff nach seinem Verkauf auf deutschem Gebiet befindet, der Erwerber dort die Hypotheken durch das Ablösungsverfahren nicht löschen.

In der Praxis wird der Erwerber, der dieses Verfahren in Anspruch nehmen will, fast immer sein Schiff in ein Land führen können, in dem es in Kraft ist.

Artikel 3 bestimmt, dass, falls die Uebereignung das Erlöschen der Hypothek, deren Ablösbarkeit oder eine ähnliche Wirkung zur Folge hat, das zu befolgende Verfahren das der *lex rei sitae* ist. Dieser Artikel unterscheidet in dieser Hinsicht nicht zwischen den rechtsgeschäftlichen und den zwangsweisen Uebereignungen. Es ist die direkte Wirkung der Uebereignung, die ins Auge gefasst ist, und hierin unterscheidet sich Artikel 3 von Artikel 2 trotz der Aehnlichkeit der gebrauchten Ausdrücke. Artikel 2 bezieht sich auf das auf Begehren des Erwerbers zulässige Ablösungsverfahren, wie dies aus den Worten „Abgabe der das Ablösungs- oder ein ähnliches Verfahren einleitenden Erklärung des Erwerbers“ hervorgeht, während Artikel 3 von Uebereignungen, die

das Erlöschen der Hypothek, deren Ablösbarkeit oder eine ähnliche Wirkung zur Folge haben, handelt. Derartige Uebereignungen können je nach den Gesetzgebungen rechtsgeschäftlich oder zwangsweise sein. So ist z. B. die auf Antrag des Hypothekengläubigers vorgenommene Versteigerung nach französischem Recht eine zwangsweise Uebereignung und nach niederländischem Recht eine rechtsgeschäftliche Uebereignung infolge eines vom Schuldner dem Gläubiger erteilten Auftrages. Es gibt jedoch einen Punkt in dem Verfahren, der der *lex rei sitae* nicht überlassen bleibt. Um Hypotheken auf Grund der Tatsache der Uebereignung löschen oder ablösen zu können, muss diese nämlich nach dem Wortlaut des Entwurfes einen Monat vor der Uebereignung dem Amte, in dessen Register die Hypotheken eingetragen sind, angezeigt werden. (Artikel 3, Satz 2.)

Artikel 2 und 3 beziehen sich auf die Uebereignung; Artikel 4 handelt von der Uebertragung der Eintragung, ob sie Folge eines Verkaufes ist oder nicht. Wie ist es in diesem Falle möglich, die Rechte der Hypothekengläubiger wahrzunehmen? Der Ausschuss war der Ansicht, es sei am Platze, ihnen mehrere Sicherheiten zu bieten. Wird das Schiff in einem anderen Staat eingetragen, als in dem Staat, in dem es hypothekiert ist, kann die Zahlung der Hypothekenforderung *de plano* verlangt werden, d. h. der Gläubiger kann die geliehene Summe zurückfordern. Es ist ausserdem, um diese Sicherheit wirksam zu machen, vorgesehen, dass der Hypothekengläubiger sich der Eintragung widersetzen kann, d. h. dass er sich gemäss Artikel 9 des Entwurfes zu dem Uebereinkommen über die Eintragung der Binnenschiffe dem widersetzen kann, dass die neue Eintragung rechtswirksam wird und ihn seiner Rechte beraubt. Ist er befriedigt, so verliert er seine Eigenschaft als Hypothekengläubiger und die Löschung kann vollzogen werden. Der Gläubiger kann jedoch Interesse daran haben, sich der Eintragung nicht zu widersetzen. Es ist vorgesehen, dass er seine Zustimmung geben kann, und er hat dann einen Anspruch darauf, seine Eintragung auf das Register des neuen Staates übertragen lassen, worauf die Hypothek die Wirkung hat, die ihr auf Grund des neuen Gesetzes zukommt.

Entwurf

eines Uebereinkommens über die Eintragung der Binnenschiffe.

(Wortlaut der zweiten Lesung.)

Art. 1. Binnenschiffe werden gemäss den Verwaltungsvorschriften der einzelnen Länder in öffentliche Register eingetragen, die über das Eigentumsrecht, die Hypotheken und andere dingliche Rechte Aufschluss geben.

Die Eintragung muss zum mindesten enthalten:

1. den Eintragungsort,
2. die Buchstaben und die Nummer der Eintragung,
3. den Namen oder das sonstige Kennzeichen des Schiffes,
4. die Bauart des Schiffes,
5. die höchste Tragfähigkeit oder die Wasserverdrängung des Schiffes laut seinem Eichschein, sowie die Nummer dieses Scheines,
6. Name, Vorname, Beruf und Wohnsitz des Eigentümers.

Art. 2. Die Gesetzgebung jedes Vertragsstaates bestimmt, welche Schiffe in seine Register eingetragen werden können oder eingetragen werden müssen, sowie die Voraussetzungen unter denen die Eintragung erfolgt.

Erfüllt jedoch ein Schiff die Eintragungsvoraussetzungen der Gesetzgebung zweier oder mehrerer Vertragsstaaten, so hat der Eigentümer die Wahl, in welchem Lande das Schiff eingetragen werden soll. In diesem Fall kann er sein Schiff nur in das Register eines dieser Staaten eintragen lassen.

Anmerkung: Die französische Delegation hat zum zweiten Absatz dieses Artikels einen Vorbehalt gemacht.

Art. 3. Jedes Schiff, das unter die Bestimmungen des Artikels 2 fällt, muss eingetragen sein, bevor es endgültig in Dienst gestellt wird.

Die Verpflichtung, das Schiff bei dem zuständigen Amt eintragen zu lassen, liegt dem Eigentümer ob.

Anmerkung: Die deutsche Delegation hat zu diesem Artikel einen Vorbehalt gemacht.

Art. 4. Treten in den im Register eingetragenen Tatsachen Veränderungen ein, oder geht ein Schiff zugrunde, oder wird es fahrtunfähig, so ist dies dem Eintragungsamt anzuzeigen. Die Landesgesetzgebung bestimmt erforderlichenfalls, wer zur Abgabe dieser Erklärung verpflichtet ist.

Art. 5. Für jedes Eintragungsamt besteht eine fortlaufende Reihe von Nummern, denen mehrere, von der zuständigen Oberbehörde zu bezeichnende Anfangsbuchstaben vorangehen.

Der erste dieser Buchstaben ist der Anfangsbuchstaben des Staates, in dem die Eintragung bewirkt worden ist; nämlich B für Belgien, D für Deutschland, F für Frankreich, I für Italien, N. für die Niederlande, S für die Schweiz.

Jede Regierung wird ein Verzeichnis der übrigen Anfangsbuchstaben aufstellen.

Dieses Verzeichnis und etwaige Aenderungen des Verzeichnisses sind den andern Vertragsstaaten bekanntzugeben.

Art. 6. Die Schiffe führen die Anfangsbuchstaben ihres Eintragungsamtes sowie ihre Eintragsnummer.

Art. 7. Am Heck eines jeden Schiffes sind sein Name oder sonstiges Kennzeichen sowie sein Eintragungsort anzugeben. Die Buchstaben und Nummern werden auf den beiden Seiten des Bugs angebracht. Diese Angaben müssen leserlich und sichtbar in Schriftzeichen von mindestens 8 cm Höhe und von 12 mm Strichbreite ausgeführt werden.

Art. 8. Die an den Schiffen angebrachten Namen, Buchstaben und Nummern dürfen in keinerlei Weise beseitigt, geändert, unkenntlich gemacht, bedeckt oder verborgen werden.

Art. 9. Ist ein Schiff in einem Vertragsstaat eingetragen, so kann es in einem andern Vertragsstaat nur eingetragen werden, wenn es gleichzeitig im Register des ersten Staates gelöscht wird.

Die Eintragung in dem zweiten Staat wird erst von dem Tage der Löschung in dem ersten Staate ab rechtswirksam.

Das Eintragungsamt des ersten Staates hat dem Amt des zweiten Staates alsbald nach vollzogener Löschung hiervon unter Angabe des Datums der Löschung Mitteilung zu machen. Der über die erste Eintragung erteilte Schein wird bei dieser Gelegenheit eingezogen.

Zu diesem Zweck sind die Eintragungsämter der Vertragsstaaten ermächtigt, unmittelbar miteinander zu verkehren.

Art. 10. Der Führer jedes Schiffes muss einen von den zuständigen Behörden ausgestellten und am Kopf mit der Bezeichnung des Eintragungsamtes versehenen Eintragungsschein bei sich führen.

Dieser Schein muss mindestens die in Art. 1 bezeichneten Angaben enthalten; spätere Aenderungen in den eingetragenen Tatsachen müssen darin unter den in Art. 4 vorgesehenen Bedingungen vermerkt werden.

Die Urschrift des Scheines kann durch eine, von den zuständigen Behörden ausgestellte Zweitschrift ersetzt werden.

Art. 11. Die Staaten, deren Gesetzgebung nicht schon jetzt genügen sollte, um die Ausführung dieses Abkommens sicherzustellen, werden die dazu erforderlichen Massnahmen und Strafbestimmungen treffen.

Art. 12. Die Gerichte des Eintragungsortes sind für die Aburteilung von Zuwiderhandlungen gegen Art. 3 und 4 zuständig. Für die Verfolgung und Bestrafung der Zuwiderhandlungen gegen Art. 7, 8, 9 und 10 sind die Behörden des Ortes zuständig, an welchem die Zuwiderhandlung feststellt worden ist.

Art. 13. Dieses Abkommen ist nicht anwendbar:

1. auf Kriegsfahrzeuge,
2. auf staatliche Fahrzeuge, die ausschliesslich für einen öffentlichen Dienst bestimmt sind.

Es braucht nicht angewendet zu werden:

1. auf Luftfahrzeuge,
2. auf Schiffe mit einer geringeren Wasserverdrängung als 20 Tonnen bei der tiefsten Eintauchung die nach den Bestimmungen zulässig ist, welche für die verschiedenen, von dem Schiffe zu befahrenen Wasserstrassen gelten.

Art. 14. Die Vertragsstaaten übernehmen die Verpflichtung, sich gegenseitig die von ihnen zur Ausführung dieses Uebereinkommens erlassenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften mitzuteilen.

Art. 15. Keine der Bestimmungen dieses Uebereinkommens darf so ausgelegt werden, als ob sie die Rechte der Nichtvertragsstaaten auf den internationalen Wasserstrassen beeinträchtigt.

Entwurf

eines Uebereinkommens über die internationale Anerkennung der Hypotheken an Binnenschiffen.

(Wortlaut der ersten Lesung.)

Art. 1. Die Hypotheken, einschliesslich der Pfandrechte und der andern vertraglichen, dinglichen Sicherheiten an Binnenschiffen, die nach den Gesetzen des Vertragsstaates, in dem das Schiff eingetragen ist, ordnungsmässig begründet werden und in ein öffentliches Register dieses Staates eingetragen sind, werden in allen andern Vertragsstaaten als gültig anerkannt und geachtet. Sie haben dort die gleichen Wirkungen wie in dem Eintragslande.

Art. 2. Die Wirkungen der rechtsgeschäftlichen Uebereignung des Schiffes auf die Hypotheken bestimmen sich nach dem in Art. 1 erwähnten Gesetze. Die Uebereignung zieht jedoch das Erlöschen der Hypothek, deren Ablösbarkeit auf Begehren des Erwerbers (purge) oder andere ähnliche Wirkungen nur dann nach sich, wenn diese Wirkungen in dem Gesetze des Vertragsstaates vorgesehen sind, auf dessen Gebiet sich das Schiff bei der Abgabe der das Ablösungs- oder ein ähnliches Verfahren einleitenden Erklärung des Erwerbers befindet.

Art. 3. Hat die rechtsgeschäftliche oder zwangsweise Uebereignung das Erlöschen der Hypothek, deren Ablösbarkeit oder eine ähnliche Wirkung zur Folge, so bestimmt sich das Verfahren nach den Gesetzen des Staates, in dem sich das Schiff befindet. Diese Gesetze sollen vorschreiben, dass die Veräusserungen einen Monat vorher dem Amte anzuzeigen ist, in dessen Register die Hypotheken eingetragen sind.

Art. 4. Ist das Schiff in einem andern Vertragsstaat eingetragen, so können die Hypothekengläubiger Zahlung ihrer Forderungen verlangen.

Die Eintragung des Schiffes in dem ursprünglichen Register kann nur mit Zustimmung der Hypothekengläubiger gelöscht werden.

Die Hypothekengläubiger können ihre Eintragungen auf das Register des neuen Staates übertragen lassen. Diese Eintragungen haben alsdann die Wirkungen, die ihnen auf Grund des neuen Gesetzes zukommen.