

**Zeitschrift:** Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt

**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

**Band:** 20 (1928)

**Heft:** 11

**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:** 15.01.2026

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

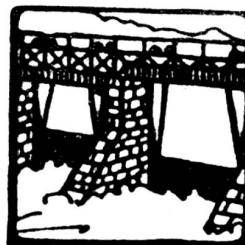
# SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT



Offizielles Organ des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, sowie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt . . . . 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. GELPK in BASEL



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

Alleinige Inseraten-Annahme durch:  
**SCHWEIZER-ANNONCEN A. G. - ZÜRICH**  
Bahnhofstrasse 100 — Telephon: Selinau 5506  
und übrige Filialen.

Insertionspreis: Annoncen 16 Cts., Reklamen 35 Cts. per mm Zeile  
Vorzugsseiten nach Spezialtarif

Administration und Druck in Zürich 1, Peterstrasse 10

Telephon: Selinau 46.34

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. 11

ZÜRICH, 25. November 1928

XX. Jahrgang

## Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission — Deutsche und badische Stromwirtschaft (Schluß) — Schiffahrt und Kanalbauten — Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband — Wasserkraftausnutzung — Kohlen- und Oelpreise — Anwendungen der Elektrizität: Das elektrische Kochen im Haushalt (Schluß) — Der Akkumulierherd System „Seehaus“ — Fortschritte der elektrischen Küche im Gebiete der Gesellschaft des Aare- und Emmentals A.-G. in Solothurn — Belastungsverhältnisse beim elektrischen Herd und Heißwasserspeicher.

## Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 31 vom 25. November 1928

### Bericht des Büros des Ausschusses für Privatrecht.

(In Berlin vom 14.—19. Mai 1928 abgehaltene Sitzungen des Ausschusses.)

Der von der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt mit der Ausarbeitung von Entwürfen für das Binnenschiffahrtsrecht beauftragte Ausschuß hat nach 5 Tagungen einen Entwurf angenommen, in dem für die Binnenschifffahrt die Fragen der Eintragung, des Eigentums, der Hypotheken, der Zwangsvollstreckung und der Vorzugsrechte behandelt werden. Der Wortlaut dieses Entwurfes schien den Mitgliedern des Ausschusses geeignet, von allen beteiligten Staaten angenommen zu werden und ist in allen seinen Teilen einstimmig gutgeheißen worden<sup>1)</sup>.

Das erste Kapitel bezieht sich auf die Eintragung. Es bezweckt, 1. die obligatorische Eintragung der Schiffe sicherzustellen, vorbehaltlich der durch andere Verträge bezüglich des Verkehrs der Schiffe auf den internationalen Wasserstraßen festgesetzten Rechtsordnung (siehe Allgemeine Bestimmungen Artikel 34), 2. jede doppelte Eintragung zu vermeiden.

<sup>1)</sup> Die belgische Delegation war bei der letzten, im Mai in Berlin abgehaltenen Tagung des Ausschusses nicht anwesend. Sie hat dem während dieser Tagung angenommenen Wortlaut beigestimmt, jedoch wegen der Bestimmungen über die Zahl und den Rang der Vorzugsrechte einen Vorbehalt gemacht (siehe Anlage).

Artikel 1 verpflichtet die Staaten, öffentliche Register für die Eintragung der Binnenschiffe anzulegen. Die Eintragungen in diese Register müssen zum mindesten gewisse Angaben enthalten, die in der Bestimmung aufgezählt sind.

Artikel 2 überläßt es der Gesetzgebung der Vertragsstaaten, die Bestimmungen festzusetzen, die ein Schiff erfüllen muß, um in diese Register eingetragen zu werden.

Hinsichtlich dieser Bedingungen bestehen in der Auffassung und Gesetzgebung der verschiedenen Länder erhebliche Unterschiede; einige stellen es auf ein persönliches Merkmal ab — die Staatsangehörigkeit des Eigentümers —, andere auf ein sachliches Merkmal — den Hafen, von dem aus die Schiffahrt betrieben wird und in welchem sich der Hauptsitz des Unternehmens befindet. Aus diesem Grunde schien es nicht möglich, den Weg der Vereinheitlichung einzuschlagen; der Ausschuß hat sich daher auf das System der Verweisung beschränkt.

Immerhin bestimmt der zweite Absatz von Artikel 2, daß die Staaten die erforderlichen Maßnahmen ergreifen werden, damit ein Schiff nicht gleichzeitig bei mehreren Ämtern eines Staates eingetragen werden kann. Diese Bestimmung verfolgt nicht den Zweck, die Einrichtung von Zentralregistern, in denen die Eintragungen wiederholt werden können, zu verhindern. Dies ist im Schlußprotokoll ausdrücklich erklärt worden.

Artikel 3 stellt die Verpflichtungen und die Rechte der Schiffseigentümer fest. Absatz 1 bestimmt, daß die Eigentümer verpflichtet sind, ihre Schiffe unter Vorbehalt der in

Artikel 12 vorgesehenen Ausnahmen eintragen zu lassen. Absatz 2 sieht den Fall vor, daß das Schiff die gesetzlichen Eintragungsvoraussetzungen eines einzigen Vertragsstaates erfüllt. In diesem Falle muß die Eintragung bei dem zuständigen Amt dieses Staates vorgenommen werden.

Absatz 3 räumt den Eigentümern das Recht ein, den Staat zu wählen, in welchem das Schiff eingetragen werden soll, wenn es die Eintragungsvoraussetzungen in zwei oder mehreren Vertragsstaaten erfüllt. Diese Wahl ist übrigens nicht auf die erste Eintragung beschränkt, sondern der Eigentümer behält dieses Recht und kann es jeweils ausüben, sowie und solange das Schiff die gesetzlichen Eintragungsvoraussetzungen in mehr als in einem der Vertragsstaaten erfüllt.

Die Wahl des Eigentümers ist jedoch in einer Beziehung beschränkt (Absatz 4): Der Ausschuß hat den Fall erwogen, daß Eigentümer des Schiffes eine natürliche Person ist, die ihren ständigen Aufenthalt in dem Staate hat, dem sie angehört, sowie den Fall, daß Eigentümer eine Gesellschaft ist, die in einem Staate gleichzeitig ihren Sitz und die Hauptleitung ihres Geschäftes hat. Es schien gerechtfertigt, für diese Fälle die Gesetzgebungen zu ermächtigen, dem Eigentümer des Schiffes seine Wahl vorzuschreiben.

Es ist dies die Bestimmung, deren Abfassung zu den größten Schwierigkeiten Anlaß gegeben hat, wegen der Meinungsverschiedenheiten, die darüber zum Ausdruck gekommen sind. Die Lösung schien diese verschiedenen Ansichten in zufriedenstellender Weise in Uebereinstimmung zu bringen.

Artikel 4 sieht den Fall von Veränderungen vor, die in den im Register eingetragenen Tatsachen eintreten, sowie den Fall, daß das Schiff untergeht, oder reparaturunfähig wird. In diesen Fällen muß dem Eintragungsamt Anzeige erstattet werden. Aber während Artikel 3 bestimmt, daß die Verpflichtung, das Schiff eintragen zu lassen, dem Eigentümer obliegt, hat man sich hier darauf beschränkt, bezüglich dieser Anmeldepflicht auf die nationale Gesetzgebung zu verweisen, um den Verschiedenheiten der Gesetzgebungen Rechnung zu tragen. Nach einigen dieser Gesetzgebungen ist der Käufer anmeldepflichtig, obwohl er erst nach Abänderung der Eintragung im Register Eigentümer wird; nach anderen ist es der Käufer in seiner Eigenschaft als Eigentümer, in anderen schließlich in gewissen Fällen der Verkäufer.

Artikel 5, 6, 7 und 8 enthalten die erforderlichen Bestimmungen, um die Schiffe ihrer Eintragung entsprechend zu unterscheiden und um der Verschleierung ihrer Identität vorzubeugen.

Artikel 9 verfolgt den Zweck, jede doppelte Eintragung im internationalen Verkehr zu verhindern, eine Frage, die für das Innere eines Landes in Artikel 2 Abs. 2 geregelt ist. In dieser Absicht wird ein Verfahren eingeführt, das auch den Zweck hat, in Fällen von Uebertragungen, nämlich der Eintragung in den Registern eines Staates in die eines anderen Staates, zu verhindern, daß das Schiff während dieser Maßnahmen zeitweise nicht eingetragen ist.

Artikel 10 verpflichtet die Führer der eingetragenen Schiffe, einen Eintragungsschein bei sich zu führen, der von der zuständigen Behörde des Eintragungsamtes ausgestellt ist und mindestens die in Artikel 1 für die Register bezeichneten Angaben enthalten muß. Man hat sich dahin verständigt, daß dieser Schein durch eine Zweitsschrift ersetzt werden kann, um einem Gebrauch der deutschen Binnenschiffahrt Rechnung zu tragen, nach welchem die Urschrift bei Belehnung des Schiffes dem Pfandgläubiger ausgehängt wird.

Artikel 11 bestimmt die Gerichte, die bei Zu widerhandlungen gegen die Bestimmungen des Uebereinkommens zuständig sind.

Nach diesem Artikel ist bei Zu widerhandlung gegen die Anmeldepflicht, wenn die Eintragung nur an einem einzigen Ort vorgenommen werden kann, der Richter des Ortes zuständig, an dem sie vorzunehmen ist, andernfalls die Richter der Orte, an denen der Eigentümer nach seiner Wahl in den Fällen des Artikels 3, Abs. 3, das Schiff eintragen lassen kann.

Ist das Schiff bereits eingetragen, so sind die Behörden des Eintragungsortes zuständig für Zu widerhandlungen gegen die Verpflichtungen, die sich aus dieser Eintragung ergeben. Bei diesem System ist jedoch die Ahndung solcher Uebertritte nicht gewährleistet, die in einem anderen Staate als in dem des zuständigen Gerichtes festgestellt werden. Deshalb sieht Artikel 11 auch vor, daß in einem solchen Falle die Behörden des Landes, in dem die Zu widerhandlung festgestellt wird, die erforderlichen Maßnahmen treffen, um die Bestrafung durch die zuständigen Behörden herbeizuführen.

Bei Verletzung der Bestimmungen, welche die Identifizierung der Schiffe ermöglichen, haben die Behörden des Ortes, an dem die Uebertritt festgestellt worden ist, Zuständigkeit erhalten. Es handelt sich in diesem Falle um Dauerdelikte, die am besten an Ort und Stelle verfolgt werden, sobald der Tatbestand protokollarisch festgestellt ist.

Artikel 12 zählt die Ausnahmen auf, in denen der Eigentümer nicht verpflichtet ist, das Schiff eintragen zu lassen. Diese Ausnahmen betreffen die Lustjachten, die Schiffe mit einer geringeren Wasserverdrängung als 20 Tonnen, die im Bau befindlichen Schiffe, schließlich Schiffe, die noch nicht in einem Vertragsstaat eingetragen sind, und sich aus dem Lande, wo sie erbaut oder erworben worden sind, nach dem Lande begeben, wo sie eingetragen werden sollen. Diese Ausnahmen sollen nicht verhindern, daß ein Landesgesetz für die vorstehend aufgeführten Schiffarten den Eintragungzwang vorsieht. An einem solchen Zwang besteht zwar kein internationales Interesse; jedoch könnte ein Land es für nötig erachten, gewisse Lustjachten, sowie gewisse Schiffe mit geringerer Wasserverdrängung als 20 Tonnen, dem Eintragungzwang zu unterstellen, z. B. Motorboote, die bei sehr geringer Tragfähigkeit eine sehr große Motorleistung aufweisen können. In Fällen, in denen eines der von der internationalen Eintragungsverpflichtung befreiten Schiffe zur Eintragung gelangt, entweder weil der Eigentümer von der Möglichkeit Gebrauch macht, die ihm das Uebereinkommen für die Eintragung seines Schiffes vorbehält, oder weil eine nationale Gesetzgebung dies vorschreibt, so sind die Bestimmungen dieses Uebereinkommens auf das Schiff anwendbar. Dies ist z. B. der Fall bei Bestimmungen, die eine doppelte Eintragung verhindern sollen und der Bestimmungen über die Hypothek an eingetragenen Schiffen.

Bezüglich der Eintragung und Belastung der im Bau befindlichen Schiffe hat der Ausschuß jedoch einige Beschränkungen vorgesehen. Einige Mitglieder waren der Ansicht, solche Schiffe und Hypotheken an ihnen könnten nur in die Register des Landes eingetragen werden, in dem das Schiff gebaut wird. Andere hielten es für angebracht, ein Verfahren, das in den Beziehungen zwischen gewissen Ländern gebräuchlich ist, anzuerkennen. Dieses Verfahren besteht darin, das Schiff nicht in dem Lande, in dem es erbaut wird, einzutragen und zu beladen, sondern in dem Lande, in dem es nach Vollendung des Baues eingetragen werden soll. Der Ausschuß hat geglaubt, diese Schwierigkeit dadurch lösen zu können, daß er den Vertragsstaaten das Recht einräumt, Sonderabkommen zu treffen, um dies Verfahren einzuführen. Dies bestimmt der vorletzte Absatz von Artikel 12. Die Wirkungen dieser Abkommen, die allen an dem Uebereinkommen teilnehmenden Staaten mitzuteilen sind, sollen von diesen Staaten anerkannt werden. Um jeden Zweifel hierüber auszuschließen, ist die Frage im Schlußprotokoll ausführlich behandelt worden.

Das II. Kapitel bezieht sich auf das Eigentum.

Artikel 13 verweist wegen des auf den Erwerb der Eigentumsrechte an einem Schiff unter Lebenden anzuwendenden Rechtes auf das Gesetz des Eintragungslandes, jedoch so, daß dieses Gesetz entweder eine Einschreibung des Eigentumsrechtes in das Register oder die Uebergabe an den Erwerber vorsehen muß. Einige Sachverständige von Ländern, wo eins dieser beiden Systeme für die Publizität der Eigentumsübertragung vorgesehen ist, haben es nämlich nicht für möglich gehalten, in ihrem Land die Anerkennung eines fremden Gesetzes zuzulassen, das die Eigentumsübertragung nicht wenigstens von einer dieser Förmlichkeiten

abhängig macht. Diese Bestimmung bezieht sich übrigens nur auf die Bedingungen der Uebertragung des dinglichen Rechtes und keineswegs auf die Form oder Wirksamkeit des Vertrages.

Wenn von obligatorischen Registern gesprochen wird, in denen die Eintragung stattzufinden hat, so ist das Wort «Register» in der Mehrzahl gebraucht worden, — weil Einverständnis darüber bestand, daß nicht unbedingt ein einziges Register für die Eintragung, das Eigentum und die Hypotheken vorhanden zu sein braucht, daß vielmehr für die Eintragung und für die Verlautbarung der Rechte verschiedene Register geführt werden können, sofern diese Register übereinstimmen, damit von einem auf das andere verwiesen werden kann. Diese Möglichkeit hat in dem Schlußprotokoll Erwähnung gefunden.

Schließlich wäre noch zu bemerken, daß das Uebereinkommen nicht den Fall regelt, daß das Gesetz des Eintragungslandes nicht eine der vorstehend erwähnten Publizitätsformen vorsieht. In diesem Falle bleibt die Bestimmung des Gesetzes, das auf die Uebertragung von Eigentumsrechten an einem Schiff anwendbar ist, der nationalen Gesetzgebung und der Rechtsprechung der Gerichte vorbehalten.

Artikel 14 handelt von dem Eigentumserwerb von Todes wegen. Der Ausschuß hat es für angebracht gehalten, zu betonen, daß die Frage des im Todesfalle anwendbaren Rechtes durch Art. 13 nicht geregelt wird. Diese Frage muß nach allgemeinen Grundsätzen entschieden werden, eine besondere Rechtsordnung für Schiffe kommt nicht in Betracht. Jedoch soll das Gesetz des Eintragungslandes bestimmen können, daß Erben und Vermächtnisnehmer, um das Schiff veräußern oder belasten zu können, ihr Eigentumsrecht eintragen lassen müssen. Diese Eintragung muß in den in Artikel 1 erwähnten «Registern» erfolgen, wobei dieser Ausdruck den bei Artikel 13 erläuterten Sinn hat.

#### Kapitel III handelt von der Hypothek.

Da ein allgemeiner Begriff der dinglichen Sicherheiten, die der Hypothek gleichstehen, fehlt, hat der Ausschuß diese Sicherheiten im Schlußprotokoll aufgezählt.

Artikel 15 bestätigt die Anerkennung der ordnungsmäßig begründeten und in öffentliche Register eingetragenen Hypotheken. Der Begriff «Register» ist oben erläutert. Alle Hypotheken, sowohl gerichtliche wie gesetzliche und vertragliche fallen unter diese Bestimmung.

Artikel 16 umschreibt die Tragweite des Artikels 15, indem er bestimmt, daß die Hypotheken in allen Vertragsstaaten die gleichen Wirkungen wie in ihrem Eintragungslande haben; eine einzige Beschränkung, die sich aus einer tatsächlichen Unmöglichkeit ergibt, ist für den Fall der Ablösung auf Begehren des Erwerbers (purge) vorgesehen.

Die Frage des Ersatzes des Hypothekenobjektes durch die Versicherungssumme bei Verlust oder Beschädigung des Schiffes, hat infolge der Verschiedenheit der Gesetzgebung sowohl wegen der Natur als auch sogar des Bestehens dieses Ersatzes Schwierigkeiten bereitet. Schließlich hat man sich darauf geeinigt, daß der Ersatz im Sinne des Uebereinkommens als eine Wirkung der Hypothek betrachtet werden und demgemäß nach dem Gesetz des Eintragungslandes geregelt werden soll, es sei denn, daß dieser Ersatz im Widerspruch zu dem Gesetz des Landes, in dem die Zahlung der versicherten Summe geleistet wird, steht. Dies ist der Inhalt von Artikel 17.

Artikel 18 soll den Hypothekengläubigern die wirksame Wahrnehmung ihrer Rechte in den Fällen ermöglichen, in denen der Eigentümer des Schiffes die Eintragung aus den Registern eines Landes in die eines andern Landes übertragen lassen will. In diesem Falle ist die Zustimmung aller Hypothekengläubiger erforderlich. Selbstverständlich ist die Zustimmung der Hypothekengläubiger für die Uebertragung der Eintragung nicht erforderlich, wenn die Uebertragung auf Grund einer Zwangsversteigerung stattfindet, die gemäß Artikel 20 die Hypotheken zum Erlöschen bringt. Es schien immerhin angebracht, in Artikel 17 auf diesen Fall, für den das Verfahren in Artikel 22 geregelt wird, ausdrücklich hinzuweisen.

Falls die Hypothekengläubiger ihre Zustimmung zu der Uebertragung geben, verpflichtet Artikel 18 das neue Eintragungsamt, die Hypothek von amtswegen in sein Register einzutragen. Die Wirkungen der Hypothek bestimmen sich künftig nach dem Gesetz des Landes, in dessen Register sie eingetragen ist.

#### Kapitel IV bezieht sich auf die Zwangsvollstreckung.

Artikel 19 sieht vor, daß sich das Verfahren nach den Gesetzen des Ortes, wo es stattfindet, regelt; jedoch ist die Beschlagnahme innerhalb 24 Stunden der Behörde mitzuteilen, die mit der Führung des Hypothekenregisters betraut ist. Diese Behörde benachrichtigt die eingetragenen Gläubiger von der Beschlagnahme. Diesen ist somit die Möglichkeit gegeben, ihre Interessen wahrzunehmen.

Zu dem gleichen Zweck sieht Artikel 20 für die Zwangsvorsteigerung eine Mitteilung vor, die mindestens einen Monat vorher der gleichen Behörde zu machen ist. Die Folge der Nichteinhaltung dieser Vorschrift soll, je nach den gesetzlichen Bestimmungen des Ortes, an dem die Beschlagnahme stattgefunden hat, entweder die Nichtigkeit der Versteigerung oder Schadenersatz sein. Angesichts der Verschiedenheit der in den einzelnen Staaten in dieser Hinsicht in Kraft befindlichen Systeme schien es nicht möglich, eine einheitliche Lösung vorzunehmen, die übrigens auch nicht im Interesse der Hypothekengläubiger erforderlich ist.

Die Zwangsvorsteigerung vollzieht sich nach den Gesetzen des Ortes der Beschlagnahme. Dieses Gesetz bestimmt auch die Voraussetzungen für den Uebergang des Eigentums und das Erlöschen der eingetragenen Hypotheken.

Artikel 21 bezieht sich auf die Verteilung des Versteigerungserlöses, die nach den am Beschlagnahmeorte geltenden Verfahrensvorschriften erfolgt. Hinsichtlich des Ranges der Gläubiger bezieht sich Artikel 21 auf die anderen Bestimmungen des Uebereinkommens, d. h. über den Rang der Hypothek gegenüber den Vorzugsrechten auf Artikel 23, der die Vorzugsrechte bestimmt, die den Hypotheken vorgehen können, über den Rang der Hypotheken untereinander auf Artikel 16, der den Hypotheken in allen Vertragsstaaten dieselben Wirkungen zusichert, wie in dem Lande, in dem sie eingetragen sind, über den Rang der Vorzugsrechte untereinander auf Artikel 24, der auf das Gesetz des Beschlagnahmeortes verweist.

Artikel 22 begründet die Verpflichtung für die Behörde des Eintragungslandes, die Hypotheken zu löschen, wenn ihr eine Ausfertigung des Versteigerungsprotokolls vorgelegt wird und zwar ohne vorgängige Zulassung der Vollstreckung. Diese Löschung darf natürlich nicht vorgenommen werden, wenn durch Anwendung des Gesetzes des Beschlagnahmeortes die Zwangsvorsteigerung das Erlöschen der eingetragenen Hypotheken nicht hat zur Folge haben kann. Auf diese Möglichkeit beziehen sich die Worte des Art. 22, «die unter den in Art. 20 Abs. 2 vorgesehenen Bedingungen erloschen sind». Die Behörde hat die eingetragenen Gläubiger von der Löschung zu benachrichtigen, um es ihnen zu ermöglichen, ihre Rechte wahrzunehmen, falls die in den Artikeln 19 und 25 vorgesehenen Benachrichtigungen nicht erfolgt sein sollten.

#### Kapitel V handelt von den Vorzugsrechten.

Eine Einigung über den Kreis der Vorzugsrechte, die den Hypotheken vorgehen können, war besonders schwierig zu erzielen und zwar angesichts der von allen Mitgliedern des Ausschusses anerkannten Notwendigkeit, den Kredit der Binnenschiffahrt zu sichern und außerdem angesichts des in dem deutschen System zwischen der Beschränkung der Verantwortlichkeit des Schiffseigners und der Beibehaltung einer ziemlich großen Anzahl von Vorzugsrechten bestehenden Zusammenhangs.

Das angenommene System verpflichtet die Staaten nicht, neue Vorzugsrechte in ihre Gesetzgebungen aufzunehmen; es beschränkt lediglich die Zahl der Vorzugsrechte, die den Hypotheken vorgehen können; vorsorglicherweise ist zum Ausdruck gebracht, daß die Staaten kein anderes Vorzugsrecht dieser Art, selbst nicht ein fiskalisches, einführen können. Die Vorzugsrechte sind in zwei Gruppen geteilt.

Die erste Gruppe der Vorzugsrechte geht der Hypothek vor, welches auch immer das Datum der Forderungen sein mag. Diese Gruppe umfaßt folgende Vorzugsrechte:

Unter Buchstabe a) stehen an erster Stelle die Vorzugsrechte, die sich aus der Beschlagnahme des Schiffes ergeben. Der Ausschuß hat es für nötig gehalten, sehr deutlich zum Ausdruck zu bringen, um welche Forderungen es sich handelt, damit hierüber kein Zweifel bestehen kann. Das gilt auch für die Vorzugsrechte der aus der Reise des Schiffes herrührenden Abgaben und Gebühren: es sind dies einerseits die Schiffahrtsgebühren, die in der Binnenschiffahrt die Leuchtturms- und Lotsenabgaben und die Schleusengebühren umfassen. Außerdem sind es die Hafenabgaben, zu denen die Kai- und Liegegebühren gehören.

Der Buchstabe b) bezieht sich auf die Forderungen aus den Dienstverträgen des Schiffers und der Schiffsmannschaft, wobei dieser Ausdruck in seinem weitesten Sinne zu verstehen ist. Die Lohnforderungen selbst sind jedoch nur für eine Dauer von höchstens 3 Monaten vorberechtigt. Die anderen Forderungen, z. B. die infolge eines Unfalls geschuldeten Entschädigungen, die nach einigen Gesetzen auf dem Dienstvertrag beruhen, unterliegen nicht dieser Beschränkung.

Der Buchstabe c) bezieht sich auf Entschädigungsfordernisse für Bergung und Hilfsleistung, sowie auf die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei. Dieses letztere Vorzugsrecht ist in verschiedenen Gesetzgebungen als keinem praktischen Bedürfnis entsprechend beseitigt worden. Der Entwurf hat es gleichwohl übernommen, da es sich durch die Erwägung rechtfertigen läßt, daß die Ausgabe einer Handlung entspringt, die dazu bestimmt war, den Gegenstand der Hypothek selbst zu retten, und da man eine mit dem System der deutschen Gesetzgebung unvereinbare Regelung vermeiden wollte. Dagegen haben die deutschen Sachverständigen auf die Aufrechterhaltung des Vorzugsrechtes der in Ziffer 5 des § 102 des deutschen Binnenschiffahrtsgesetzes erwähnten Forderungen aus Notgeschäften des Schiffers verzichtet.

Die zweite Gruppe der Vorzugsrechte geht der Hypothek nur dann vor, wenn die für die Forderung rechtsbegründeten Tatsachen der Eintragung der Hypothek zeitlich vorausgehen. Die Zulassung der in dieser Gruppe stehenden Vorzugsrechte ist von den deutschen Mitgliedern aus den bereits angegebenen Gründen als eine Bedingung für ihre Zustimmung zu dem Entwurf angesehen worden. Die anderen Mitglieder des Ausschusses haben geglaubt, diesem Antrag stattzugeben zu können, da der Kredit der Binnenschiffahrt hierdurch nicht geschädigt werden dürfte, zumal die Darlehensgeber, bevor sie ein Darlehen bewilligen, immer die Möglichkeit haben, sich über das Vorhandensein von Vorzugsrechten zu unterrichten, die bei Vertragsabschluß auf dem Schiff lasten.

In dieser Gruppe stehen an erster Stelle unter dem Buchstaben a) die Entschädigungsfordernisse wegen eines Zusammenstoßes oder irgend eines anderen Schiffsunfalles. Diese Forderungen genießen in dem System des Brüsseler Seerechts-Abkommens vom 10. April 1926 ein Vorzugsrecht ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung. In der Binnenschiffahrt würde der Hypothekenkredit dadurch schwer geschädigt werden, wenn dem Hypothekengläubiger der Befrachter der Ladung eines anderen Schiffes vorgezogen würde, deren Wert bedeutend größer als der des hypothekierten Schiffes sein kann und die infolge eines durch Verschulden des letzteren verursachten Zusammenstoßes verloren gegangen ist; dies umso mehr, als in der Binnenschiffahrt die Versicherungen im allgemeinen nur  $\frac{1}{2}$  des Schadens decken.

An 2. Stelle betrifft der Buchstabe b) die Entschädigungsfordernisse für Schäden an künstlichen Anlagen der Wasserstraßen oder Häfen.

Schließlich gehören nach Buchstabe c) hierher:

1. Entschädigungsfordernisse für Körperverletzung der Besatzung oder der Fahrgäste des Schiffes, insoweit diese Forderungen noch nicht gemäß dem Buchstaben b) der ersten Gruppe vorberechtigt sind.

2. Entschädigungsfordernisse für Verlust oder Beschädigung der Ladung des Schiffes und des Gepäcks seiner Passagiere bis zur Höhe ihres Wertes. Dieser Wert soll gegebenenfalls durch das Gericht je nach der Sachlage festgesetzt werden.

Artikel 24 verweist, wie bereits erwähnt, für die Festsetzung des Ranges der Vorzugsrechte untereinander auf die Gesetzgebung des Beschlagnahmeortes.

Artikel 25 bestimmt, daß die bevorrechtigten Forderungen dem Schiff folgen, in wessen Hand es auch gelangt.

Artikel 26 verweist wegen des Erlöschenes der Vorzugsrechte auf die Gesetzgebung des Beschlagnahmeortes und enthält zugleich einige Bestimmungen einheitlichen Rechtes. Es wird zunächst bestimmt, daß die Vorzugsrechte mit dem Ablauf von 6 Monaten seit dem Tage, an dem Zahlung verlangt werden kann, erloschen. Diese Frist ist als Höchstmaß betrachtet worden; man hätte sie auf 3 Monate herabgesetzt, wenn dies nicht dem Beitritt der nicht rheinischen Staaten zu dem Uebereinkommen hinderlich erschienen wäre.

An zweiter Stelle sieht Absatz 2 vor, daß die Veräußerung nur dann zum Erlöschen der Vorzugsrechte führen kann, wenn sie von den in Artikel 20 für die Publizität vorgesehenen Förmlichkeiten begleitet ist.

Schließlich bestimmt Absatz 3 den Beginn der Fristen, mit deren Ablauf die Vorzugsrechte erloschen, für die Fälle, in denen die Worte «seit dem Tage, an dem Zahlung verlangt werden kann» zu verschiedenen Auslegungen führen können.

Absatz 4 verweist für die Gründe der Hemmung und Unterbrechung dieser Fristen auf das Recht des mit der Sache befaßten Gerichtes.

Die Artikel 27 und 28 sind dem Brüsseler Uebereinkommen vom 10. April 1926 entnommen und geben keinen Anlaß zu besonderen Bemerkungen.

Artikel 29 bestimmt die Fälle, in denen das Kapitel über die Vorzugsrechte zur Anwendung kommt. Hierzu genügt es, daß das Schiff in einem Vertragsstaate eingetragen ist. Daraus folgt, daß es auf die Staatsangehörigkeit der Gläubiger nicht ankommt. Außerdem schien es zweckmäßig, ausdrücklich zu bestimmen, daß das Uebereinkommen selbst auf Schiffe zur Anwendung kommt, die in dem Gebiet desjenigen Staates beschlagnahmt werden, in dem sie eingetragen sind.

Kapitel VI enthält allgemeine Bestimmungen.

Artikel 30 entzieht der Anwendung dieses Uebereinkommens Kriegsschiffe und Kriegsfahrzeuge, sowie Schiffe, die einer öffentlichen Verwaltung gehören und ausschließlich für einen anderen Zweck als den des Erwerbes bestimmt sind.

Artikel 31, 32 und 33 bezwecken die Ausführung des Uebereinkommens sicherzustellen.

Artikel 34, von dem schon die Rede war, behält die Rechtsordnung der internationalen Wasserstraßen vor. In gleicher Weise trifft Art. 35 Vorsorge, daß nicht durch die Wirkung der verschiedenen Bestimmungen des Uebereinkommens, namentlich derer, die sich auf die Eintragung, das Eigentum und die Zwangsvollstreckung beziehen, ein Vertragsstaat des Rechtes beraubt wird, die international zulässigen Ein- und Ausfuhrverbote zu erlassen.

Artikel 36 soll eine Bestimmung über die Regelung der Streitigkeiten zwischen Staaten enthalten. Der Ausschuß hat es vorgezogen, der Zentralkommission die Auffassung dieser Bestimmung zu überlassen.